BROAD ARROW

DRIVEN BY HAGERTY



THE ZÜRICH AUCTION

7 November 2026

The Official Auction Partner of Auto Zürich



LOT 178

2023 BMW 3.0 CSL ex-Nick Heidfeld

CHF 900’000 - CHF 1’200’000



THE ZÜRICH AUCTION

Auction Location

The Dolder Grand
Kurhausstrasse 65
8032 Zürich
Switzerland

Preview Admission

Admission to preview is complimentary and open to the general public during posted preview hours only.

Due to venue capacity restrictions, public access to previews will be strictly managed and it may be necessary to close previews temporarily if the venue reaches capacity.

Auction Admission

Admission to the auction is reserved for consignors, registered bidders and their guests, and approved media. This event is a private auction. Attendance and participation are subject to prior registration and approval. The auction is not open to the general public.

Registration

Bidder registration is CHF 250 for in-person bidding.
This fee includes registration as a bidder, a bidder paddle, and an auction catalog. Telephone, Absentee, and Internet bidding are complimentary. For any bidder registration assistance, please email bid@broadarrowauctions.com.

Preview

Thursday, 5 November	10:00 – 18:00 (CET)
Friday, 6 November	10:00 – 18:00 (CET)
Saturday, 7 November	10:00 – 12:00 (CET)

Auction

Saturday, 7 November	13:30 (CET)

General Inquiries

+41 41 562 04 71
info@broadarrowauctions.com

Onsite Inquiries

Alessandro Sirocchi
Client Liaison & Auction Administrator
+41 41 562 04 71 | asirocchi@hagerty.com

Auktionsort

The Dolder Grand
Kurhausstrasse 65
8032 Zürich
Switzerland

Zutritt zur Vorbesichtigung

Der Zutritt zur Auktionsvorbesichtigung ist kostenlos und für die Öffentlichkeit zugänglich. Die öffentlichen Besichtigungen finden nur während der angegebenen Öffnungszeiten statt. Aufgrund der begrenzten Kapazität des Veranstaltungsortes wird der öffentliche Zugang zur Vorbesichtigung entsprechend geregelt. Bei Erreichen der maximalen Kapazität kann es erforderlich sein, die Vorbesichtigung vorübergehend zu schließen.

Auktionszutritt

Der Zutritt zur Auktion ist ausschliesslich Auktionsanbietern, registrierten Bietern und ihren Gästen sowie zugelassenen Medien vorbehalten. Diese Veranstaltung ist eine private Versteigerung. Teilnahme und Zutritt setzen eine vorherige Anmeldung und Bestätigung voraus. Die Versteigerung ist nicht öffentlich.

Registrierung

Die Gebühr für die Registrierung als Bieter vor Ort beträgt CHF 250. Diese Gebühr beinhaltet die Registrierung als Bieter, ein Bieterschild sowie einen Auktionskatalog. Die Gebotsabgabe per Telefon, schriftlich (Absentee) und Internet ist kostenlos. Für Unterstützung bei der Bieterregistrierung wenden Sie sich bitte per E-Mail an bid@broadarrowauctions.com.

Preview

Donnerstag, 5. November	10:00 – 18:00 Uhr (MEZ)
Freitag, 6. November	10:00 – 18:00 Uhr (MEZ)
Samstag, 7. November	10:00 – 12:00 Uhr (MEZ)

Auktion

Samstag, 7. November	13:30 Uhr (MEZ)

Allgemeine Anfragen

+41 41 562 04 71
info@broadarrowauctions.com

Anfragen vor Ort

Alessandro Sirocchi
Kundenbetreuung & Auktionsverwaltung
+41 41 562 04 71 | asirocchi@hagerty.com

EMEA TEAM MEMBERS



Karsten Le Blanc
SVP, Head of EMEA Region and Broad Arrow Capital
+44 7889 903 774 | Switzerland



Philip Kantor
Senior Car Specialist, Vice Chairman, Europe
+32 476 87 94 71 | Belgium



Gregory Tuytens
Head of Consignments, Belgium and The Netherlands
+32 471 71 27 36 | Belgium



Harry Wassell
Car Specialist
+44 7921 811 448 | United Kingdom



Martin Matuschek
Car Specialist
+49 175 3429 825 | Germany



Joe Twyman
VP of Sales, EMEA
+44 7843 000 952 | United Kingdom



Bastian Voigt
Head of Consignments, Germany
+49 151 263 78 269 | Germany



Paul Gaucher
Head of Consignments, Switzerland
+41 79 601 38 19 | Switzerland



Yves Boitel
Car Specialist
+41 76 478 89 68 | Switzerland



Clément Papin
Car Specialist
+33 6 77 52 62 04 | France



Carrie Arnott
Senior Director of Operations and Finance, EMEA
+44 2045 920 169 | United Kingdom



Nick Barton
Director of Broad Arrow Capital
+44 7583 985 114 | United Kingdom



Ryan Cigana
Client Development Director, EMEA
+44 7858 451 032 | United Kingdom



Pauline Palms
Relationship Manager
+33 7 81 61 31 41 | France



Jean Patricot
Client Liaison & Auction Administrator
+33 619 57 78 40 | France



Simon Drake
Director of Marketing, EMEA
+44 7960 357 017 | United Kingdom



Omar Faroqui
Relationship Director, Broad Arrow Capital
+971 58 529 6580 | United Arab Emirates



Valérie Simonet
Head of Operations, Continental Europe
+33 6 81 69 55 85 | France



Claudia Bargagli-Petrucci
Auction Administrator
+44 7468 098 811 | United Kingdom



Alessandro Sirocchi
Client Liaison & Auction Administrator
+33 7 83 80 66 11 | France



Freddie Woodd
Car Specialist
+44 7964 699 960 | United Kingdom



Loïc Maschi
Car Specialist
+33 6 58 64 08 40 | France



Matt Coles
Head of Consignments, Collectibles
+44 7746 502 000 | United Kingdom



Daniele Turrisi
Consignment Consultant
+39 335 721 66 44 | Italy



Jonathan Middag
Car Specialist
+31 6 5060 7796 | The Netherlands



Ben Walker
Director of Motorcycle Sales
+44 7803 249599 | United Kingdom



Estelle Perry
Collectibles Specialist
+33 6 63 20 76 74 | France



Jean-Louis Baldanza
Consignment Consultant
+33 6 87 71 54 78 | France



Samuel Bombieri
Client Liaison
+39 348 247 5322 | Italy



Clothilde Duval
Managing Editor, EMEA
+33 6 89 73 76 60 | France



Paul Garlick
Media Relations Consultant
+44 789 480 555 | United Kingdom



Isabel Dieringer
Client Liaison
+44 7463 664 669 | United Kingdom



Alice Reid
Marketing Manager, EMEA
+44 7753 920 362 | United Kingdom



Thomas Forrester
Auctioneer, EMEA
United Kingdom

NORTH AMERICAN TEAM MEMBERS



Kenneth Ahn
President



Alain Squindo
VP of Operations
+1 202 236 3237



Barney Ruprecht
VP of Auctions
+1 203 912 7168



Donnie Gould
Senior Car Specialist
+1 954 647 0779



David Swig
Senior Car Specialist
+1 415 302 2247



Caroline Cassini
Senior Car Specialist
+1 973 902 8188



Marvin Waters II
Car Specialist
+1 910 315 2918



Harrison Platz
Car Specialist
+1 610 304 4525



Cason Vogel
Car Specialist
+1 904 504 7848



Matt Lowney
Car Specialist
+1 623 308 2640



Gary Chard
SVP of Operations
+1 347 624 2898



Ian Kelleher
VP of Marketing
+1 917 971 4008



Alexander Weaver
VP of Private Sales
+1 864 313 6844



Jakob Greisen
Senior Car Specialist
+1 415 480 9028



Ramsey Potts
Senior Car Specialist
+1 912 508 4096



Ray Shaffer
Car Specialist & Ambassador
+1 904 982 7223



Alexander Keck
Car Specialist
+1 402 617 9770



Blake Wingrove
Car Specialist
+1 616 822 8689



Clarence Habovstak
Car Specialist
+1 801 529 0488



Mike Mortorano
VP of Legal Services
+1 201 388 7386



Aleksa Der Sahakian
Director of Administration
+1 818 406 8264



Carl Bauer
Director of Research, U.S. & EMEA
+1 919 616 7245



Grace Hendricks
Director of Client Development
+1 435 671 3327



Mazie Jones
Manager of Client Services
+1 231 252 1831



Elliot Twardowski
Client Liaison
+1 772 202 1823



Peter Yanni
Client Liaison
+1 231 252 1702



Nicholas Karadimas
Client Liaison
+1 203 313 5015



Wesley Wormser
Researcher & Catalog Writer
+1 484 269 1776



Geoffrey Isabelle
Researcher & Catalog Writer
+1 203 676 4253



Lydia Fenet
Principal Auctioneer



Erica Reaume
Senior Director of Marketing
+1 519 365 7160



Patrick McIntyre
Director of Finance
+1 519 996 4744



Meghan McGrail
Director of Media Relations
+1 519 365 8750



Missy Rockwood
Operations Coordinator
+1 231 409 2722



Olivia Higgins
Client Liaison & Auction Administrator
+1 786 575 4333



Kelli Bishop
Client Liaison
+1 772 202 0723



Will Fichman
Client Liaison
+1 231 492 0924



Tad Greenwald
Managing Editor, U.S.
+1 214 471 4113



Chris Constantine
Researcher & Catalog Writer
+1 818 509 4646



Ethan Wilstermann
Digital Content Manager
+1 616 617 1436

BROAD ARROW CAPITAL
DRIVEN BY HAGERTY

AUCTIONS PRIVATE SALES CAPITAL



EXTRAORDINARY CARS.
EXCEPTIONAL FINANCING.

Take the uncertainty out of auction bidding with a pre-approved funding plan from Broad Arrow Capital. We offer financing up to an agreed percentage of the hammer price, giving you the confidence to bid within a clear budget. Contact a Broad Arrow Capital representative today to discuss your options and secure your pre-approval before auction day.

RECEIVE A QUOTE

broadarrowcapital.com | +41 41 562 04 71

All financing is subject to terms and conditions, underwriting, approvals, applicable laws, rules, and regulations. Any financing is at the discretion of Broad Arrow Capital LLC. Services are limited to certified high-net-worth individuals, accredited investors, and businesses. Broad Arrow Capital LLC and its group companies do not offer regulated consumer finance. California Loans made or arranged pursuant to a California Financing Law license No. 60DBO180630

HOW TO BECOME A REGISTERED BIDDER

As you register to bid, you will need the following:

— Government-issued photo identification (e.g., a driver's license or passport)

— Bank Letter of Guarantee (or similar verification by a financial institution)

Onsite Bidding

To attend and bid at our live auction in person, please register on our website in advance of the auction, or by contacting our team at **+41 41 562 04 71** or email **bid@broadarrowauctions.com**. Should you wish to register onsite at the auction, please come see us at the Bidder Registration area. Be sure to bring all necessary documentation with you to expedite the entire process.

Internet Bidding

Watch the auction live and place bids from the comfort of your own home with our online bidding platform at **bid.broadarrowauctions.com**, or bid on the go with the Broad Arrow Auctions app. To place bids, you must first create an account and submit your bidder registration application for approval. Please have the aforementioned documentation ready to help expedite your registration process. Should you need assistance, please contact our team by calling **+41 41 562 04 71** or email **bid@broadarrowauctions.com.**

Absentee & Phone Bidding

Absentee and telephone bidding is available if you are unable to join us onsite the day our auction is taking place. Please register to bid on our website, broadarrowauctions.com, in advance by completing our Telephone & Absentee Bidder Registration Application, which will include the Lots you're interested in and corresponding bid amounts (in case of absentee bidding). Should you need assistance, please contact our team by calling **+41 41 562 04 71** or email **bid@broadarrowauctions.com.**

SO WERDEN SIE REGISTRIERTER BIETER

Für die Registrierung als Bieter benötigen Sie Folgendes:

— Amtliches Foto-Identifikationsdokument (z. B. Führerschein oder Reisepass)

— Bankgarantieerklärung (oder ähnlicher Nachweis einer finanziellen Institution)

Persönliches Bieten vor Ort

Um an unserer Live-Auktion persönlich teilzunehmen und Gebote abzugeben, registrieren Sie sich bitte vor der Auktion auf unserer Webseite oder kontaktieren Sie unser Team telefonisch unter **+41 41 562 04 71** oder per E-Mail unter **bid@broadarrowauctions.com**.

Sollten Sie sich vor Ort zur Auktion registrieren wollen, besuchen Sie uns bitte im Bereich der Bieterregistrierung. Bringen Sie unbedingt alle notwendigen Dokumente mit, um den gesamten Vorgang zu beschleunigen.

Internet-Bieten

Verfolgen Sie die Auktion live und geben Sie Gebote bequem von zu Hause aus über unsere Online-Bietplattform unter bid.broadarrowauctions.com, oder bieten Sie unterwegs mit der Broad Arrow Auctions App.

Um Gebote abgeben zu können, müssen Sie vorerst ein Konto erstellen und Ihren Bieterregistrierungsantrag zur Genehmigung einreichen. Bitte halten Sie die zuvor genannten Dokumente bereit, um Ihren Registrierungsprozess zu beschleunigen.

Sollten Sie Unterstützung benötigen, kontaktieren Sie bitte unser Team telefonisch unter **+41 41 562 04 71** oder per E-Mail unter **bid@broadarrowauctions.com**.

Schriftliche Gebote & Telefonisches Bieten

Schriftliche und telefonische Gebote sind möglich, falls Sie am Tag unserer Auktion nicht vor Ort dabei sein können. Bitte registrieren Sie sich vorab auf unserer Webseite broadarrowauctions.com, indem Sie unseren Registrierungsantrag für telefonische und schriftliche Gebote ausfüllen. Dieser Antrag muss die Lose, an denen Sie interessiert sind, sowie die entsprechenden Gebotsbeträge (im Falle eines schriftlichen Gebots) enthalten.

Sollten Sie Unterstützung benötigen, kontaktieren Sie bitte unser Team telefonisch unter **+41 41 562 04 71** oder per E-Mail unter **bid@broadarrowauctions.com**.

BUYING AT AUCTION

By registering to bid or placing a bid, you agree to the Broad Arrow Auctions Conditions of Sale and acknowledge that you will enter into a legally enforceable contract if your bid is accepted.

“As is, Where is”

Each Lot is sold “as is, where is” with no representations or warranties, express or implied. Please inspect the Lot or perform any diligence desired before bidding on a Lot.

Fees and Taxes

Buyers are responsible for paying the Lot’s Hammer Price, which is the final accepted auction bid once the Lot has cleared its Reserve (if any), together with the applicable Buyer’s Premium, any taxes, duties, and other associated fees and costs, including but not limited to title, transportation, and local or import taxes. International bidders are advised to inform themselves in advance of the sale of any import duties or local taxes that may be due upon arrival of the Lot at its final destination and to consult with their local representatives to understand these costs.

Titles and Registration Documentation

Following the auction, winning Bidders are responsible for registering the Lot and obtaining title/ownership documentation as per the requirements in their jurisdictions, which may include payment of import duty, taxes or other expenses. Broad Arrow makes no representations or warranties regarding title, ownership, export/importation or registrability (except that the Consignor has represented to Broad Arrow that the Consignor has the authority to sell such Lot).

Where applicable, any existing title or registration documents that are offered with the Lot as noted in the catalog or announced at the auction will be supplied to the Buyer subject to receipt of payment and processing time.

Property or Title Documents in Transit

At the auction, certain Lots may be announced as “Title in Transit” which indicates that the Lot may be subject to a lien and/or that the original title or registration documents are not yet in Broad Arrow’s possession. Whilst Broad Arrow will endeavor to provide these documents as soon as possible, Buyers should anticipate additional processing time which may exceed 30 days.

Hagerty Insurance

As an affiliate of Broad Arrow, Hagerty professionals will be available to discuss Hagerty’s offerings to its membership. Please speak with one of our team members onsite, should you wish to learn more about motor car insurance, membership in the Hagerty Drivers Club, or any of Hagerty’s offerings, events, and media opportunities.

Buyer’s Premium

Vehicles and Motor Car Lots: The sum of fifteen percent (15%) (plus VAT on the Buyer’s Premium) of the first CHF 250’000 of the Hammer Price and twelve and one-half percent (12.5%) (plus VAT on the Buyer’s Premium) of the amount by which the Hammer Price exceeds CHF 250’000 will be applied.

Automobilia and Non-Motor Car Lots: If the Lot is not a motor car, then twenty-five percent (25%) of the Hammer Price (plus VAT on the Buyer’s Premium) will be applied.

Payment

Payment is due to Broad Arrow in full by 5:00 pm CET on Monday, 9 November 2026. All payments must be made in Swiss francs by wire transfer from the winning Bidder, unless other arrangements have been agreed by Broad Arrow in advance of the auction.

Post-Auction Removal and Storage

Lots on temporary import bond will be removed from The Dolder Grand following the auction at a cost of CHF 550 + VAT to the Buyer and will remain at a third-party storage facility operated by C.A.R. Logistics pending receipt of payment and completion of customs procedures. Storage charges of CHF 40 + VAT per lot per day are applicable and will be invoiced directly by C.A.R. Logistics to the Buyer. Additional charges may apply for administering Lots on temporary import bond. Please see a Broad Arrow representative for further details.

All other lots will remain onsite at a daily storage rate of CHF 50 + VAT per lot and can be collected by appointment only from The Dolder Grand following receipt of payment until Thursday, 12 November 2026. After this date, any remaining lots will be removed to a third-party storage facility operated by C.A.R. Logistics at a cost of CHF 550 + VAT to the Buyer. Storage charges of CHF 40 + VAT per lot per day are applicable and will be invoiced directly by C.A.R. Logistics to the Buyer.

Recommended Transport

C.A.R. Logistics
Remo Roccaro and Melanie Daepp
Brunnmattstrasse 5, 3174 Thörishaus, Switzerland
+41 58 356 12 12 | carlog@car-logistics.com

KAUFEN AN EINER AUKTION

Mit der Registrierung zur Gebotsabgabe oder der Abgabe eines Gebots stimmen Sie den Verkaufsbedingungen (Conditions of Sale) von Broad Arrow Auctions zu und erkennen an, dass Sie einen rechtsverbindlichen Vertrag eingehen, wenn Ihr Gebot angenommen wird.

„Gekauft wie gesehen, ab Platz“ („As is, Where is“)

Jedes Los wird „wie gesehen, wo gesehen“ verkauft, ohne ausdrückliche oder stillschweigende Zusicherungen oder Garantien. Bitte besichtigen Sie das Los oder führen Sie die gewünschte Sorgfaltspflicht durch, bevor Sie für ein Los bieten.

Gebühren und Steuern

Käufer sind für die Zahlung des Zuschlagspreises des Loses verantwortlich, d. h. des endgültig akzeptierten Auktionsgebots, sobald das Los sein Mindestgebot (sofern vorhanden) erreicht hat, sowie für die anfallende Käuferprovision, Steuern, Zölle und sonstige damit verbundene Gebühren und Kosten, einschliesslich, aber nicht beschränkt auf, Gebühren für die Eigentumsübertragung, Transportkosten sowie lokale Steuern oder Einfuhrabgaben. Internationalen Bietern wird empfohlen, sich vor dem Verkauf über etwaige Einfuhrabgaben oder lokale Steuern zu informieren, die bei Eintreffen des Loses am endgültigen Bestimmungsort anfallen können, und sich mit ihren lokalen Vertretern abzustimmen, um diese Kosten zu verstehen.

Eigentums- und Zulassungsdokumentation

Nach der Auktion sind die erfolgreichen Bieter dafür verantwortlich, das Los gemäss den Anforderungen in ihrer zuständigen Gerichtsbarkeit zu registrieren um die dementsprechenden Eigentumsdokumente/Titel zu erhalten, was die Zahlung von Einfuhrzöllen, Steuern oder anderen Kosten umfassen kann. Broad Arrow macht keine Zusicherungen oder Gewährleistungen bezüglich des Titels, des Eigentums, der Export-/Importfähigkeit oder der Zulassungsfähigkeit (ausser dass der Einlieferer gegenüber Broad Arrow zugesichert hat, dass er die Befugnis zum Verkauf dieses Loses hat).

Sofern anwendbar, werden alle vorhandenen Titel- oder \Zulassungsdokumente, die mit dem Los angeboten werden und im Katalog aufgeführt oder während der Auktion bekannt gegeben wurden, dem Käufer nach Zahlungseingang und vorbehaltlich der Bearbeitungszeit ausgehändigt.

Eigentumsdokumente im Transit

Während der Auktion können bestimmte Lose als „Titel im Transit“ angekündigt werden. Dies weist darauf hin, dass das Los möglicherweise einer Belastung unterliegt und/oder dass die Originaltitel- oder Zulassungsdokumente noch nicht im Besitz von Broad Arrow sind. Obwohl Broad Arrow sich bemühen wird, diese Dokumente so schnell wie möglich bereitzustellen, sollten Käufer mit einer zusätzlichen Bearbeitungszeit rechnen, die 30 Tage überschreiten kann.

Versicherung

Als Partner von Broad Arrow stehen Ihnen Fachleute von Hagerty zur Verfügung, um deren Angebote und Mitgliedschaften zu besprechen. Bitte kontaktieren Sie einen unserer Mitarbeiter vor Ort, wenn Sie mehr über Kraftfahrzeugversicherung, eine Mitgliedschaft im Hagerty Drivers Club oder eines der Angebote, Veranstaltungen und Medienmöglichkeiten von Hagerty erfahren möchten.

Aufgeld

Für Kraftfahrzeug-Lose: Es wird ein Aufschlag von fünfzehn Prozent (15%) (zuzüglich Mehrwertsteuer auf das Aufgeld) auf die ersten CHF 250.000 des Zuschlagspreises und zwölfeinhalb Prozent (12,5%) (zuzüglich Mehrwertsteuer auf das Aufgeld) auf den Betrag angewendet, um den der Zuschlagspreis CHF 250.000 übersteigt.

Automobilia und Nicht-Kraftfahrzeug-Lose: Wenn es sich bei dem Los nicht um einen Motorwagen handelt, werden fünfundzwanzig Prozent (25%) des Zuschlagspreises (zuzüglich Mehrwertsteuer auf das Aufgeld) angewendet.

Zahlung

Die Zahlung muss bei Broad Arrow vollständig bis Montag, 9. November 2026, 17:00 Uhr MEZ eingehen. Alle Zahlungen müssen vom erfolgreichen Bieter per Überweisung in Schweizer Franken (CHF) erfolgen, es sei denn, Broad Arrow hat im Vorfeld der Auktion andere Vereinbarungen getroffen.

Abholung und Lagerung nach der Auktion

Lose, die unter vorübergehender Einfuhrbürgschaft (Temporary Import Bond) stehen, werden nach der Auktion gegen eine Gebühr von CHF 550 zzgl. Mehrwertsteuer für den Käufer aus dem “The Dolder Grand entfernt” und verbleiben in einem externen Lager, welches von C.A.R. Logistics betrieben wird, bis der Zahlungseingang und die Zollabwicklung abgeschlossen sind. Lagergebühren von CHF 30 zzgl. Mehrwertsteuer pro Los und Tag fallen an und werden dem Käufer direkt von C.A.R. Logistics in Rechnung gestellt. Für die Verwaltung von Losen unter vorübergehender Einfuhrbürgschaft können zusätzliche Gebühren anfallen. Bitte wenden Sie sich für weitere Einzelheiten an einen Vertreter von Broad Arrow.

Alle übrigen Lose verbleiben vor Ort zu einem täglichen Lagersatz von CHF 50 zzgl. Mehrwertsteuer pro Los und können nur nach Terminvereinbarung im “The Dolder Grand” nach Zahlungseingang bis Freitag, 13. November 2026, abgeholt werden. Nach diesem Datum werden alle verbleibenden Lose gegen eine Gebühr von CHF 550 zzgl. Mehrwertsteuer für den Käufer in ein externes Lager überführt, das von C.A.R. Logistics betrieben wird. Lagergebühren von CHF 30 zzgl. Mehrwertsteuer pro Los und Tag fallen an und werden dem Käufer direkt von C.A.R. Logistics in Rechnung gestellt.

Empfohlenes Transportunternehmen

C.A.R. Logistics
Remo Roccaro and Melanie Daepp
Brunnmattstrasse 5, 3174 Thörishaus, Switzerland
+41 58 356 12 12 | carlog@car-logistics.com

CATALOG GUIDANCE

Records & Research

Broad Arrow Auctions strives to thoroughly research and provide accurate descriptions and available documentation on every Lot we offer. We are committed to transparent disclosures to assist prospective bidders.

Our research is based on information we obtain from consignors, secondary research and inputs from manufacturer records, historians, publications, and our own primary research. Please refer to our Conditions of Sale regarding our descriptions and our reliance on representations by consignors and third-party information, in addition to our research.

Our dedicated Cataloging team is available for inquiries, and members of this team will be on site at Records & Research to provide prospective bidders with available history files, records, documentation, parts, and accessories that may come with a Lot to assist you with your bidding decisions.

◊ Ownership Interest

Lots with this symbol indicate that Broad Arrow has an ownership interest in the Lot in whole or in part.

% Buyer's Premium for Automobilia and Non-Motor Car Lot

Lots with the symbol indicate that the Lot is not a motor car, so a Buyer's Premium of twenty-five percent (25%) of the Hammer Price (plus VAT on the Buyer's Premium) will be applied.

Φ Extended Titling Time

Lots with this symbol indicate that the Lot has a Title in Transit, requires additional title processing before reassignment to a buyer, or is subject to a loan (so sales proceeds will be used to satisfy the loan before any title reassignment). As a result, please expect delays in obtaining the Lot's title beyond standard processing time.

∫ Temporary Import

Lots with this symbol are in Switzerland on a temporary import bond, which must be discharged by the Buyer either by directly re-exporting the Lot or by paying the relevant automobile tax, import VAT and other applicable fees to permanently import the Lot into Switzerland. Any Lot subject to temporary import restrictions cannot be released from Broad Arrow's custody without the completion of these procedures. Customs charges will be assessed based on the Lot's value and according to the circumstances of each sale and may be payable by the Buyer either to Broad Arrow, its customs agent and/or directly to the relevant tax authority.

≈ VAT Qualifying

Lots with this symbol are subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer's Premium).

KATALOGHINWEISE

Aufzeichnungen & Recherchen

Broad Arrow Auctions ist bestrebt, alle angebotenen Lose gründlich zu recherchieren und genaue Beschreibungen sowie verfügbare Dokumentationen bereitzustellen. Wir sind der transparenten Offenlegung verpflichtet, um potenzielle Bieter zu unterstützen.

Unsere Recherchen basieren auf Informationen, die wir von Einlieferern erhalten, auf Sekundärrecherchen und Beiträgen aus Herstellerunterlagen, von Historikern, aus Publikationen sowie auf unserer eigenen Primärrecherchen. Bitte beachten Sie unsere Verkaufsbedingungen (Conditions of Sale) bezüglich unserer Beschreibungen und unseren Verlass auf die Angaben von Einlieferern sowie Informationen Dritter, zusätzlich zu unseren eigenen Recherchen.

Unser engagiertes Katalogisierungsteam steht für Anfragen zur Verfügung. Mitglieder dieses Teams werden vor Ort im Bereich Aufzeichnungen & Recherchen sein, um potenziellen Bietern verfügbare Historienakten, Aufzeichnungen, Dokumentationen, Teile und Zubehör zur Verfügung zu stellen, die mit einem Los geliefert werden, um Sie bei Ihren Gebotsentscheidungen zu unterstützen.

◊ Eigentumsbeteiligung

Lose mit diesem Symbol weisen darauf hin, dass Broad Arrow einen gänzlichen oder teilweisen Eigentumsanteil an dem Los besitzt.

% Käuferaufschlag für Automobilia und Nicht-Kraftfahrzeug-Lose

Lose mit dem Symbol kennzeichnen, dass es sich nicht um ein Kraftfahrzeug handelt; daher wird ein Käuferaufschlag in Höhe von fünfundzwanzig Prozent (25 %) des Zuschlagspreises (zuzüglich Mehrwertsteuer auf den Käuferaufschlag) erhoben.

Φ Verlängerte Frist für die Eigentumsübertragung

Lose mit diesem Symbol weisen darauf hin, dass sich die Fahrzeugpapiere noch nicht bei uns befinden, dass vor der Übertragung auf den Käufer zusätzliche Formalitäten erforderlich sind oder dass ein Darlehen besteht (sodass der Verkaufserlös zunächst zur Tilgung des Darlehens verwendet wird, bevor die Heruasgabe der Fahrzeugpapiere erfolgt). Bitte rechnen Sie daher mit Verzögerungen bis zum Erhalt der Fahrzeugpapiere, die über die übliche Bearbeitungszeit hinausgehen.

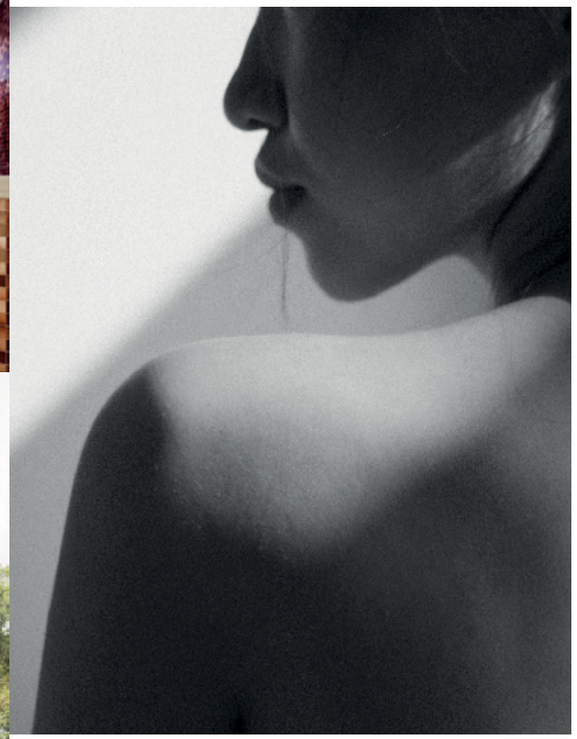
∫ Vorübergehende Einfuhr

Lose mit diesem Symbol befinden sich in der Schweiz unter einer vorübergehenden Einfuhrbindung (temporary import bond), die vom Käufer entweder durch die direkte Wiederausfuhr des Loses oder durch die Zahlung der entsprechenden Zollgebühren, Einfuhr-Mehrwertsteuer und anderer anfallender Gebühren zur dauerhaften Einfuhr des Loses in die Schweiz beglichen werden muss. Ein Los, das einer vorübergehenden Einfuhrbeschränkung unterliegt, kann ohne Abschluss dieser Verfahren nicht aus der Obhut von Broad Arrow freigegeben werden. Die Zollgebühren werden auf der Grundlage des Loswertes und entsprechend den Umständen jedes Verkaufs festgesetzt und können vom Käufer entweder an Broad Arrow, seinen Zollagenten und/oder direkt an die zuständige Steuerbehörde zu zahlen sein.

≈ Mehrwertsteuerpflicht

Lose mit diesem Symbol unterliegen der Mehrwertsteuer (VAT) auf dem gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch das Aufgeld).







THE DOLDER GRAND

THE LEADING HOTELS OF THE WORLD · SWISS DELUXE HOTELS · RESPONSIBLE HOTELS OF SWITZERLAND

THE DOLDER GRAND · A BRAND OF DOLDER HOTEL AG

KURHAUSSTRASSE 65 · 8032 ZURICH, SWITZERLAND · INFO@THEDOLDERGRAND.COM · THEDOLDERGRAND.COM · T +41 44 456 60 00

AUTO ZÜRICH

05 — 08
November
2026



MESSE ZÜRICH
AUTO-ZUERICH.CH

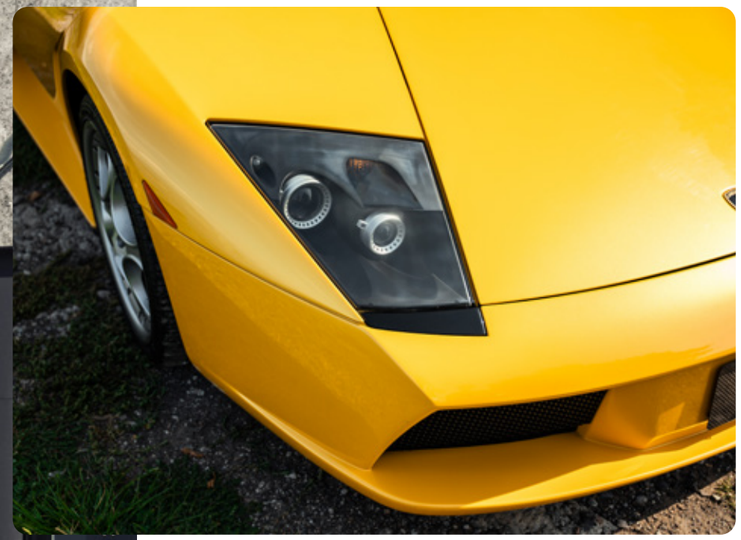
Presenting Partner

carmarket.ch
Autos und alles. Von Profis.

AVIA VOLT · Blick · TELE ZÜRI · 24



2008 Mercedes-Benz SLR McLaren Edition Roadster by MSO
LOT 183 | Estimate: CHF 575’000 - CHF 675’000







THE ZÜRICH AUCTION

7 November 2026

Note to Bidders

The descriptions of the following Lots rely on information provided to Broad Arrow Auctions by their consignors and a variety of third-party sources. Because each Lot is sold “as is, where is,” Broad Arrow Auctions makes no representations or warranties, express or implied. Bidders are strongly encouraged to inspect a Lot or perform any diligence desired before bidding on a Lot, including that the Lot meets any expectations regarding its mechanical and cosmetic condition, completeness, history, authenticity, originality, title, registration, safety, or roadworthiness. Please read and understand the Broad Arrow Auctions Conditions of Sale before bidding.

Please note that broadarrowauctions.com offers additional photography and information pertaining to Lots offered in this catalog. Interested bidders may visit the website to view the current Lot page as well as any updated sale room notices and addenda regarding the cars on offer.

Hinweis für Bieter

Die Beschreibungen der folgenden Lose stützen sich auf Informationen, die Broad Arrow Auctions von ihren Einlieferern und einer Vielzahl von Drittquellen zur Verfügung gestellt wurden. Da jedes Los gekauft wie gesehen, ab Platz verkauft wird, übernimmt Broad Arrow Auctions keine ausdrücklichen oder stillschweigenden Zusicherungen oder Garantien. Bieter werden dringend dazu angehalten, ein Los zu besichtigen oder die gewünschte Sorgfaltspflicht durchzuführen, bevor sie für ein Los bieten, einschliesslich der Überprüfung, dass das Los alle Erwartungen hinsichtlich seines mechanischen und kosmetischen Zustands, seiner Vollständigkeit, Historie, Authentizität, Originalität, seines Titels, seiner Zulassung, Sicherheit oder Verkehrstauglichkeit erfüllt. Bitte lesen und verstehen Sie die Verkaufsbedingungen von Broad Arrow Auctions, bevor Sie bieten.

Bitte beachten Sie, dass broadarrowauctions.com zusätzliche Fotos und Informationen zu den in diesem Katalog angebotenen Losen bereitstellt. Interessierte Bieter können die Webseite besuchen, um die aktuelle Losseite sowie alle aktualisierten Aushänge und Nachträge bezüglich der angebotenen Lose einzusehen.

LOTS 101 - 208



% LOT 101

British Motor Cars — Bentley, Rolls-Royce, Bristol, and MG Collection

CHF 1’000 - CHF 1’800
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

A collection of over 25 books and catalogs devoted to the great British marques Bentley, Rolls-Royce, Bristol, and MG, covering their history and principal road and competition models, and including reference works, technical guides, and catalogs.

Eine Sammlung von über 25 Büchern und Katalogen, die den grossen britischen Marken Bentley, Rolls-Royce, Bristol und MG gewidmet ist. Sie behandelt deren Geschichte sowie die wichtigsten Strassen- und Rennsportmodelle und umfasst Nachschlagewerke, technische Leitfäden als auch Kataloge.



% LOT 102

Prestige Motor Cars — Ferrari, Jaguar, Lamborghini, Maserati, and Bugatti Collection

CHF 1’000 - CHF 1’700
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

A collection of approximately 30 books devoted to major automobile marques, design, and motor racing. Includes numerous books on Ferrari, Jaguar, Lamborghini, Maserati, and Bugatti, as well as Pininfarina, Touring Superleggera, classic cars and notable models of the 20th century.

Eine Sammlung von ungefähr 30 Büchern, die bedeutenden Automobilmarken, Design und dem Motorsport gewidmet sind. Enthält zahlreiche Bücher über Ferrari, Jaguar, Lamborghini, Maserati und Bugatti sowie Pininfarina, Touring Superleggera, Klassiker und bedeutende Modelle des 20. Jahrhunderts.



% LOT 103

Collection of Books on the Great International Motor Races

CHF 1’850 - CHF 3’400
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

A collection of approximately 40 books devoted to the history of motor racing and the great international races. Includes numerous works on the 24 Hours of Le Mans, Grand Prix racing, endurance racing, Goodwood, Monaco, Monza, the Nürburgring, Targa Florio, and Carrera Panamericana, spanning several decades of motorsport history.

Eine Sammlung von etwa 40 Büchern, die der Geschichte des Motorsports und den grossen internationalen Rennen gewidmet ist. Enthält zahlreiche Werke über die 24 Stunden von Le Mans, Grand-Prix-Rennen, Langstreckenrennen, Goodwood, Monaco, Monza, den Nürburgring, die Targa Florio und die Carrera Panamericana, welche mehrere Jahrzehnte Motorsportgeschichte umfassen.



% LOT 104

Aston Martin – Collection of Books

CHF 3’750 - CHF 6’400
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

Important collection of approximately 47 books devoted to Aston Martin, its history, models and motor racing. Includes numerous collector’s editions and boxed volumes, notably covering the DB series, V8, Virage, and Zagato. Together with two books devoted to James Bond, including The James Bond Archives 007 (TASCHEN).

Eine bedeutende Sammlung von ungefähr 47 Büchern, die Aston Martin, deren Geschichte, Modellen und dem Rennsport gewidmet ist. Sie umfasst zahlreiche Sammlerausgaben und Bände im Schuber, welche insbesondere die DB-Reihe, V8, Virage und Zagato behandeln. Zusammen mit zwei Büchern über James Bond, darunter The James Bond Archives 007 (TASCHEN).



% LOT 105

Aston Martin and Lagonda — Important Collection of Books and Manuals

CHF 3’750 - CHF 7’500
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

Important collection of over 60 books and manuals devoted to Aston Martin and Lagonda, covering their history, road and competition cars, as well as the celebrated David Brown era. Numerous references to the DB1 through DB9, DBR1, DBS, V8, Vantage, Volante, Virage, Vanquish, and Zagato models, together with various Lagonda models. The collection also includes several reference works, maintenance booklets, guides, and owner’s manuals.

Eine bedeutende Sammlung von über 60 Büchern und Handbüchern, welche Aston Martin und Lagonda gewidmet ist. Sie behandelt deren Geschichte, Strassen- und Rennsportwagen sowie die gefeierte David-Brown-Ära. Zahlreiche Referenzen zu den Modellen DB1 bis DB9, DBR1, DBS, V8, Vantage, Volante, Virage, Vanquish und Zagato sowie verschiedenen Lagonda-Modellen. Die Sammlung umfasst zudem mehrere Nachschlagewerke, Wartungshefte, Leitfäden und Betriebsanleitungen.



% LOT 106

Aston Martin Photos and Documentation

CHF 2’000 - CHF 3’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

Set of five binders containing documentation, catalogs, and photographs relating to Aston Martin, its history and its models from 1914 to the present day.

Set bestehend aus fünf Ordnern mit Dokumentationen, Katalogen und Fotografien zu Aston Martin, deren Geschichte und Modellen von 1914 bis heute.

% LOT 107

Aston Martin DB4 GT Zagato — Five CMC 1:18 Scale Models



CHF 500 - CHF 1’500
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

A group of five CMC 1:18 scale models of the Aston Martin DB4 GT Zagato, presented in different liveries, including three limited and numbered editions. Opening models with a high level of detail and finish.

Eine Gruppe von fünf CMC-Modellen des Aston Martin DB4 GT Zagato im Massstab 1:18, präsentiert in verschiedenen Lackierungen, darunter drei limitierte und nummerierte Auflagen. Modelle mit beweglichen Elementen, hoher Detailgenauigkeit und erstklassiger Verarbeitung.

% LOT 108

Ferrari, Mercedes-Benz, and Maserati – Three CMC 1:18 Scale Models



CHF 500 - CHF 1’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

A group of three limited and numbered edition CMC 1:18 scale models: 1960 Ferrari 250 GT California Spider, a 1954/55 Mercedes-Benz W196R Streamliner, and a 1956 Maserati 300S. The Ferrari is accompanied by its removable hardtop and dedicated stand.

Ein Set aus drei limitierten und nummerierten CMC-Modellen im Massstab 1:18: Ferrari 250 GT California Spider (1960), Mercedes-Benz W196R Streamliner (1954/55) und Maserati 300S (1956). Dem Ferrari liegen sein abnehmbares Hardtop sowie ein dazugehöriger Ständer bei.

% LOT 109

Maserati and Auto Union — Two CMC 1:18 Scale Models



CHF 500 - CHF 1’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

A group of two CMC 1:18 scale models comprising a 1957 Maserati 250F in red and a 1936/37 Auto Union Type C in silver, both representing iconic single-seater Grand Prix racing cars and featuring a high level of detail and finish.

Ein Set von zwei CMC-Modellen im Massstab 1:18, bestehend aus einem 1957er Maserati 250F in Rot und einem 1936/37er Auto Union Typ C in Silber. Beide repräsentieren ikonische einsitzige Grand-Prix-Rennwagen und zeichnen sich durch hohe Detailtreue sowie erstklassige Verarbeitung aus.



% LOT 110

Aston Martin — Important Collection of Magazines and Books

CHF 750 - CHF 1’200
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

An important collection of more than 70 magazines and publications devoted to Aston Martin, including The Official Aston Martin Magazine (2008–2019), Aston yearbook published by the AMOC/AMHT, as well as a selection of reference books by Brooklands and Unique Motor Books. Numerous issues cover the DB, V8, Vanquish, Vantage, Virage and Volante models, as well as the marque’s competition cars.

Eine bedeutende Sammlung von mehr als 70 Zeitschriften und Publikationen, die Aston Martin gewidmet ist. Sie umfasst unter anderem The Official Aston Martin Magazine (2008–2019), das vom AMOC/AMHT herausgegebene Aston-Jahrbuch sowie eine Auswahl an Nachschlagewerken von Brooklands und Unique Motor Books. Zahlreiche Ausgaben behandeln die Modelle DB, V8, Vanquish, Vantage, Virage und Volante sowie die Rennsportwagen dieser Marke.



% LOT 111

Aston Martin — Palawan Press Limited Edition Collection

CHF 5’000 - CHF 7’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

Collection of six limited-edition Aston Martin books published by Palawan Press, presented in their original slipcases and notably featuring the Ulster, DB4GT, and V8 models. Together with a Palawan Press 2021/22 catalog.

Eine Sammlung von sechs limitierten Aston-Martin-Büchern aus dem Verlag Palawan Press, präsentiert in ihren Originalschutzhüllen, die insbesondere die Modelle Ulster, DB4GT und V8 behandeln. Zusammen mit einem Palawan-Press-Katalog für 2021/22.

% LOT 112

Aston Martin – Ten Artworks

CHF 2’250 - CHF 4’500
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

A group of 10 framed works devoted to Aston Martin, comprising illustrations, watercolors, pastels and drawings depicting, among others, the DB4, DBR1/300, DBR2 and Shooting Brake. Also includes three cutaway technical drawings signed by James A. Allington, one of which depicts the Aston Martin DBR1/300.

Eine Gruppe von 10 gerahmten Werken, die Aston Martin gewidmet sind, bestehend aus Illustrationen, Aquarellen, Pastellen und Zeichnungen, welche unter anderem den DB4, DBR1/300, DBR2 und Shooting Brake darstellen. Enthält ausserdem drei technische Schnittzeichnungen, die von James A. Allington signiert wurden, wovon eine den Aston Martin DBR1/300 aufzeigt.



% LOT 113

Automobil Revue / Revue Automobile — Complete Collection, 1947–2020



CHF 1’500 - CHF 2’500
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

Katalog Automobil Revue / Revue Automobile, published in Bern from 1947 to 2020, with no missing years. Published in German and French, the series has been a major reference for the technical specifications of automobiles produced worldwide since the post-war period. From the first volume issued in 1947 to the 74th volume published in 2020, this collection spans more than seven decades of automotive history and development.

Katalog Automobil Revue / Revue Automobile, erschienen in Bern von 1947 bis 2020, ohne fehlende Jahrgänge. Die auf Deutsch und Französisch erschienene Reihe ist seit der Nachkriegszeit ein zentrales Nachschlagewerk für die technischen Daten weltweit produzierter Automobile. Vom ersten Band aus dem Jahre 1947 bis zum 74. Band aus dem Jahr 2020 umfasst diese Sammlung mehr als sieben Jahrzehnte Automobilgeschichte und -entwicklung.



% LOT 114

Motor Cars and Coachbuilding — Collection of Books

CHF 1’300 - CHF 2’300
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

A collection of over 40 books devoted to automotive history and the great international manufacturers and coachbuilders. Includes works on Italian, British, Swiss, and German coachbuilding, as well as on the Austin-Healey, BMW, BRM, Cobra, Daimler, De Tomaso, Ford, Lamborghini, Packard, Riley, and Volvo marques. The collection is completed by various technical and historical works.

Eine Sammlung von über 40 Büchern, welche der Automobilgeschichte sowie den grossen internationalen Herstellern und Karosserieproduzenten gewidmet sind. Enthält Werke über den italienischen, britischen, Schweizer und deutschen Karosseriebau sowie über die Marken Austin-Healey, BMW, BRM, Cobra, Daimler, De Tomaso, Ford, Lamborghini, Packard, Riley sowie Volvo. Ergänzt wird die Sammlung durch verschiedene technische und historische Werke.



% LOT 115

Motor Racing – Collection of Books on Great International Races and Events

CHF 1’750 - CHF 3’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

A collection of approximately 40 books devoted to the history of motor racing, racing cars and classic automobiles. Includes numerous books on Grand Prix racing, Le Mans, the Nürburgring, Brooklands, Sebring, Brands Hatch, and Crystal Palace, as well as McLaren, Ford, Jaguar, Jensen, Talbot, and Frazer Nash, and celebrated British and international competition cars.

Eine Sammlung von ungefähr 40 Büchern, die der Geschichte des Motorsports, Rennwagen und klassischen Automobilen gewidmet ist. Enthält zahlreiche Bücher über Grand-Prix-Rennen, Le Mans, den Nürburgring, Brooklands, Sebring, Brands Hatch und Crystal Palace sowie über McLaren, Ford, Jaguar, Jensen, Talbot und Frazer Nash sowie berühmte britische als auch internationale Rennwagen.



% LOT 116

Motorsport Legends — Driver Biographies and Mille Miglia

CHF 2’100 - CHF 3’400
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

An important collection of approximately 60 books devoted to motor racing, its great drivers and the celebrated race of the Mille Miglia. Includes numerous biographies of legendary figures in motorsport, among them Nuvolari, Fangio, Ascari, Clark, Moss, Rindt, Siffert, and Schumacher, together with various books on the history of motor racing. The collection also includes 27 publications on the Mille Miglia, including 20 official yearbooks covering the period from 1982 to 2003.

Eine bedeutende Sammlung von circa 60 Büchern, welche dem Motorsport, seinen grossen Fahrern und dem berühmten Rennen der Mille Miglia gewidmet ist. Enthält zahlreiche Biografien legendärer Persönlichkeiten des Motorsports, darunter Nuvolari, Fangio, Ascari, Clark, Moss, Rindt, Siffert und Schumacher, sowie verschiedene Bücher zur Geschichte des Motorsports. Die Sammlung umfasst ausserdem 27 Publikationen zur Mille Miglia, darunter 20 offizielle Jahrbücher aus dem Zeitraum von 1982 bis 2003.



% LOT 117

Classic & Sports Cars — Reference Books

CHF 900 - CHF 1’600
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von
25 % + MwSt. anfällt.

A collection of approximately 30 books devoted to classic, sports, and competition cars, primarily British, Swiss, and American. Includes numerous books on Jaguar, Alvis, Bristol, Lotus, Abarth, Monteverdi, E.R.A., Austin-Healey, and Cunningham, as well as works on motoring history and heritage.

Eine Sammlung von etwa 30 Büchern, die klassischen Automobilen, Sportwagen und Rennwagen gewidmet ist, hauptsächlich britischer, Schweizer und amerikanischer Herkunft. Enthält zahlreiche Bücher über Jaguar, Alvis, Bristol, Lotus, Abarth, Monteverdi, E.R.A., Austin-Healey und Cunningham sowie Werke zur Automobilgeschichte und -kultur.



% LOT 118

Ferrari, Maserati, and Italian Motoring — Important Collection of Books and Catalogs

CHF 2’300 - CHF 4’500
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von
25 % + MwSt. anfällt.

An important collection of approximately 50 books and catalogs devoted to Ferrari, Maserati, and Italian sports and competition cars. The collection notably includes 17 volumes from the Ferrarissima series, several Maserati catalogs and reference books, as well as books dedicated to Alfa Romeo, Cisitalia, and Stanguellini, and to the history of motor racing. Completed by a selection of international motoring annuals and books.

Eine bedeutende Sammlung von ungefähr 50 Büchern, Katalogen und Publikationen, welche Ferrari, Maserati sowie italienischen Sport- und Rennsportwagen gewidmet ist. Die Sammlung umfasst unter anderem 17 Bände der Ferrarissima-Reihe, mehrere Maserati-Kataloge und -Nachschlagewerke sowie Bücher über Alfa Romeo, Cisitalia und Stanguellini und zur Geschichte des Rennsports. Ergänzt durch eine Auswahl internationaler Automobil-Jahrbücher und weiterer Werke.



% LOT 119

Mercedes-Benz, Bugatti, and Porsche — Important Collection of Books and Publications

CHF 1’950 - CHF 3’500
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

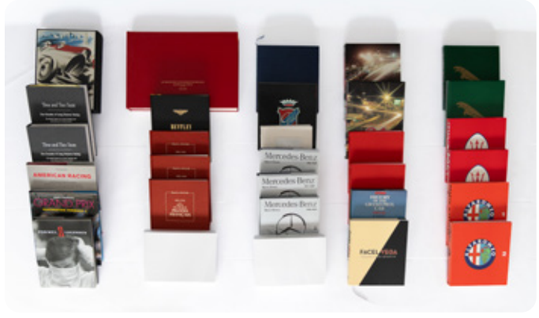
Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von
25 % + MwSt. anfällt.

A collection of approximately 30 books, catalogs and publications devoted to Mercedes-Benz, Bugatti, and Porsche, including reference works on the Mercedes-Benz 300 SL Gullwing, Grand Prix, and competition cars, and the history of Bugatti and Porsche. Notable titles include Karl Ludvigsen’s three-volume Porsche – Excellence Was Expected.

Books in English, German, and French, various formats and editions.

Eine Sammlung von ungefähr 30 Büchern, Katalogen und Publikationen, die Mercedes-Benz, Bugatti und Porsche gewidmet ist. Sie umfasst Nachschlagewerke zum Mercedes-Benz 300 SL Gullwing, zu Grand-Prix- und Rennsportwagen sowie zur Geschichte von Bugatti und Porsche. Zu den bemerkenswerten Titeln gehört Karl Ludvigsens dreibändiges Werk Porsche – Excellence Was Expected.

Bücher in englischer, deutscher und französischer Sprache, verschiedenen Grössen und Ausgaben.



% LOT 120

Motor Racing and Motoring — Collection of Reference Books

CHF 2’250 - CHF 4’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von
25 % + MwSt. anfällt.

An important collection of approximately 45 books devoted to motor racing, major international races, and celebrated automobile marques. Includes reference works and multi-volume sets on Grand Prix and Formula 1 racing, Le Mans, the Monte-Carlo Rally, and leading racing drivers, together with publications on Bugatti, Jaguar, Alfa Romeo, Bentley, Rolls-Royce, Talbot-Lago, Facel Vega, Lancia, Zagato, Maserati, Lamborghini, and Mercedes-Benz. Several limited editions and Catalogue Raisonné sets.

Eine bedeutende Sammlung von etwa 45 Büchern, die dem Motorsport, grossen internationalen Rennen und berühmten Automobilmarken gewidmet ist. Enthält Nachschlagewerke und mehrbändige Werke über Grand-Prix- und Formel-1-Rennen, Le Mans, die Rallye Monte Carlo und führende Rennfahrer sowie Publikationen über Bugatti, Jaguar, Alfa Romeo, Bentley, Rolls-Royce, Talbot-Lago, Facel Vega, Lancia, Zagato, Maserati, Lamborghini und Mercedes-Benz. Darunter mehrere limitierte Auflagen und Catalogue-Raisonné-Sets.



LOT 121

1982 Toyota Celica Supra 2.8i

Chassis | Fahrgestell Nr.	JT1LBMA6100053580
Documents	Swiss Carte Grise
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 10’000 - CHF 15’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

- Delivered new to Switzerland with recorded Swiss ownership from new
- Presented today in a two-tone Red on Gloss Black livery over a charming striped cloth interior
- Furnished with its original owner’s manual, stamped service book, and a set of JP Racing JR23 wheels
- Benefits from a recent mechanical refresh, including a steering overhaul and brake fluid flush performed in May 2026
- Equipped with the desirable five-speed manual transmission
- Second-generation Toyota Supra equipped with the 2.8-liter 5M-GE fuel-injected, twin-cam inline-six producing 170 PS

- Neu in die Schweiz ausgeliefert und mit nachweisbarer Schweizer Besitzerhistorie seit Erstzulassung
- Heute präsentiert in einer Zweiton-Lackierung in Rot auf Glanzschwarz und einer reizvoll gestreiften Stoffinnenausstattung
- Mit der originalen Betriebsanleitung, dem gestempelten Serviceheft sowie einem Satz JP Racing JR23-Felgen ausgestattet
- Profitiert von einer kürzlich durchgeführten mechanischen Revision im Mai 2026, einschliesslich einer Überarbeitung der Lenkung und einem Wechsel der Bremsflüssigkeit
- Mit dem begehrten manuellen Fünfgang-Schaltgetriebe ausgestattet
- Zweite Generation des Toyota Supra, ausgerüstet mit dem 2,8-Liter-5M-GE-Reihensechszylinder mit Einspritzung und zwei obenliegenden Nockenwellen, welcher 170 PS leistet

Introduced in 1978 as a six-cylinder variant of the acclaimed Celica, the Supra—whose name derived from the Latin prefix meaning “to surpass”—was destined to rise above. The second-generation Celica Supra arrived in 1981 and took that distinction further with unique styling, a lengthened silhouette, and comprehensively upgraded suspension, establishing a more sophisticated foundation for Toyota’s emerging grand touring flagship.

This 1982 Toyota Celica Supra 2.8i is a desirable early European-market example, equipped with the most powerful 5M-GE engine configuration that delivers 170 PS through its five-speed manual transmission. Originally finished in Silver on Dark Grey according to its build plate, the Celica Supra has since been restored in two-tone Red on Gloss Black. This is paired with a two-tone interior featuring black trim with blue/black seats and striped inserts.

Delivered new to its original owner in Saland, Switzerland, this example benefited from regular maintenance primarily at Garage Kunz AG through 1995 according to its original stamped service booklet. The Celica Supra was subsequently located in Steg im Tösstal from 2005 to 2019.

Acquired by the current owner in 2023, the car has since undergone a thorough refresh. The valve cover gaskets and front brake pads and discs were replaced in August 2023, with a comprehensive transmission rebuild transpiring the following year. Most recently, the Celica Supra had its brake fluid flushed and steering rebuilt in May 2026, with invoices available to review.

Offered today with its original owner’s manual, stamped service book, and a set of JP Racing JR23 16-inch wheels, this 1982 Toyota Celica Supra 2.8i is a standout example sure to attract attention at any Japanese car show or gathering celebrating 1980s sports cars.







Im Jahre 1978 als Sechszylindervariante des gefeierten Celica eingeführt, war der Supra – dessen Name sich vom lateinischen Präfix für „übertreffen“ ableitet – dazu bestimmt, über sich hinauszuwachsen. Die zweite Generation des Celica Supra erschien 1981 und führte diese Sonderstellung mit einem eigenständigen Styling, einer gestreckten Silhouette und einem umfassend überarbeiteten Fahrwerk weiter fort; damit schuf sie ein anspruchsvolleres Fundament für Toyotas aufstrebendes Grand-Touring-Aushängeschild.

Dieser 1982er Toyota Celica Supra 2.8i ist ein begehrtes frühes Exemplar für den europäischen Markt, ausgestattet mit der stärksten Konfiguration des 5M-GE-Motors, die 170 PS über ein manuelles Fünfgang-Schaltgetriebe an die Räder liefert. Ursprünglich laut Typenschild in Silber auf Dunkelgrau ausgeliefert, wurde der Celica Supra inzwischen in Zweiton-Rot auf Glanzschwarz restauriert. Kombiniert wird dies mit einem zweifarbigen Innenraum mit schwarzer Ausstattung, blau-schwarzen Sitzen und gestreiften Einsätzen.

Neu an seinen Erstbesitzer in Saland (Schweiz) ausgeliefert, profitierte dieses Exemplar laut seinem originalen gestempelten Serviceheft bis 1995 von regelmässigen Wartungen, überwiegend durch die Garage Kunz AG. Anschliessend war der Celica Supra von 2005 bis 2019 in Steg im Tösstal beheimatet.

Im Jahre 2023 durch den aktuellen Eigentümer erworben, unterzog sich der Wagen seither einer gründlichen Auffrischung. Die Zylinderkopfdichtungen sowie die vorderen Bremsbeläge und -scheiben wurden im August 2023 ersetzt, gefolgt von einer umfassenden Getriebeüberholung im darauffolgenden Jahr. Zuletzt wurden im Mai 2026 die Bremsflüssigkeit des Celica Supra gewechselt und die Lenkung überarbeitet, was durch vorliegende Rechnungen belegt ist.

Heute angeboten mit seiner originalen Betriebsanleitung, dem gestempelten Serviceheft und einem Satz 16-Zoll-Felgen vom Typ JP Racing JR23, ist dieser 1982er Toyota Celica Supra 2.8i ein herausragendes Exemplar, das auf jedem Treffen für japanische Fahrzeuge oder Sportwagen-Veranstaltungen garantiert für Aufsehen sorgen und die 1980er–Jahre wieder aufleben lassen wird.









∫ LOT 122

1980 De Tomaso Deauville Series 2

Chassis | Fahrgestell Nr.	THDVUR02076
Engine | Motor Nr.	351-196
Documents Dokumente	German Fahrzeugbrief Deutscher Fahrzeugbrief

CHF 30’000 - CHF 55’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

- Supremely rare De Tomaso sedan, one of only 244 examples produced
- Finished in its original shade of Bleu Ischia over a two-tone *Pelle Nero* and *Velluto Argento* interior
- Powered by its original 5.7-liter Ford V8 delivering a smooth yet capable 290 PS
- Retained under current ownership for the past 12 years
- Penned by esteemed Pantera designer Tom Tjaarda
- De Tomaso’s ambitious full-size luxury sedan and the first De Tomaso model equipped with an automatic transmission

- Äusserst seltene De Tomaso Limousine, eines von nur 244 produzierten Exemplaren
- Ausführung im Originalfarbton Bleu Ischia und einer zweifarbigen Innenausstattung in Pelle Nero und Velluto Argento
- Originaler 5,7-Liter-Ford-V8, der geschmeidige, aber kraftvolle 290 PS leistet
- Seit 12 Jahren im Besitz des aktuellen Eigentümers
- Durch den renommierten Pantera-Designer Tom Tjaarda entworfen
- De Tomasos ambitionierte Oberklasse-Limousine und das erste De Tomaso-Modell, welches mit einem Automatikgetriebe ausgestattet war

The De Tomaso Deauville is a rare luxury sedan penned by esteemed Ghia designer Tom Tjaarda and conceived to challenge the Jaguar XJ. It was powered by a 5.7-liter Ford V8 producing 290 PS and was notably the first De Tomaso model to feature an automatic transmission.

This 1980 De Tomaso Deauville Series 2 is one of only 244 total Deauville sedans produced. Its accompanying Car Order sheet from De Tomaso, dated 27 February 1979, reveals that this example was finished new in *Bleu Ischia*, complemented by a *Pelle Nero* and *Velluto Argento* leather and velvet interior. The car was delivered new to noted dealership Hessing’s Autobedrijven in the Netherlands. It is believed to have remained in the country through just two subsequent owners, at one point receiving a bare-metal respray in its correct *Bleu Ischia* according to a prior sales listing. The rare sedan was acquired by the consignor in January 2014 and was subsequently exported to Munich, Germany, where it has remained for the past 12 years. This example has also benefited from a series of restoration work performed under current ownership; its last major service was performed in 2024 and included a suspension rebuild, oil change, master brake cylinder replacement, and emissions test.

This example is offered today with an extraordinary history file that includes its original De Tomaso order form, FIVA Identity Card, several TÜV inspections, and invoices exceeding €23.000. Already rare as one of fewer than 250 examples produced of De Tomaso’s only luxury sedan, this 1980 De Tomaso Deauville is distinguished further by its extensive provenance, factory documentation, and long-term careful ownership—which it invites its next custodian to carry on, or simply enjoy as a unicorn among luxury sedans.

Der De Tomaso Deauville ist eine seltene Luxuslimousine, die vom renommierten Ghia-Designer Tom Tjaarda entworfen wurde, um den Jaguar XJ herauszufordern. Angetrieben von einem 5,7-Liter-Ford-V8 mit 290 PS war dies das erste De Tomaso-Modell mit einem Automatikgetriebe.

Dieser De Tomaso Deauville Serie 2 aus dem Jahr 1980 ist eine von nur insgesamt 244 gebauten Deauville-Limousinen. Das dazugehörige De Tomaso Bestellblatt vom 27. Februar 1979 belegt, dass dieses Exemplar ab Werk mit Farbtonlackierung Bleu Ischia sowie einer Innenausstattung aus Leder und Velours in Pelle Nero und Velluto Argento ausgeliefert wurde. Das Fahrzeug wurde neu an das renommierte Autohaus Hessing’s Autobedrijven in den Niederlanden zugestellt. Es wird davon ausgegangen, dass der Wagen über nur zwei nachfolgende Besitzer im Lande verblieb. Laut einem früheren Verkaufsangebot wurde er zwischenzeitlich bis auf das blanke Metall entlackt und im korrekten Farbton Bleu Ischia neu lackiert. Die seltene Limousine wurde im Januar 2014 vom Einlieferer erworben und anschliessend nach München exportiert, wo sie die letzten 12 Jahre verbracht hat. Der Wagen profitierte zudem von einer Reihe Restaurierungsarbeiten unter dem aktuellen Eigentümer; die letzte grosse Wartung wurde 2024 durchgeführt und umfasste eine Überholung des Fahrwerks, einen Ölwechsel, den Austausch des Hauptbremszylinders sowie eine Abgasuntersuchung.

Das heute angebotene Exemplar wird mit einer aussergewöhnlichen Dokumentationsakte übergeben, die das originale De Tomaso-Bestellformular, einen FIVA-Pass, mehrere TÜV-Berichte sowie Rechnungen von insgesamt über €23.000 umfasst. Diese ohnehin schon einzigartige De Tomaso Luxuslimousinen-Rarität, von welcher weniger als 250 Einheiten fertiggestellt wurden, zeichnet sich zusätzlich durch seine umfangreiche Historie, Werksdokumentation und langjährige, sorgfältige Pflege aus – bereit für seinen nächsten Besitzer, diese Geschichte fortzuschreiben oder den 1980er De Tomaso Deauville einfach als echtes Prachtstück mit Kultstatus unter den Luxuslimousinen zu geniessen.











≈ LOT 123

1997 Land Rover Defender 90

Chassis | Fahrgestell Nr.	SALLDVAY8VA111872
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 30’000 - CHF 40’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note this Lot is subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer’s Premium).

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los die Mehrwertsteuer auf den gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch die Käuferaufschlag) anfällt.

- Finished in a sleek grey with a red roof and black painted steel wheels
- Red leather interior with grey carpeting and black accents
- Upgraded with a Warn winch, front skid plate, and a Moto-Lita leather wrapped steering wheel
- Powered by a 2.0-liter inline-four mated to a five-speed manual transmission
- Aluminum body over boxed-steel frame, permanent four-wheel drive, two-speed transfer case, built for go-anywhere capability

- Ausführung in einem eleganten Grau mit rotem Dach und schwarz lackierten Stahlfelgen
- Rote Lederausstattung mit grauem Teppich und schwarzen Akzenten
- Aufgewertet mit einer Warn-Seilwinde, einem vorderen Unterbodenschutz und einem Moto-Lita Leder-Lenkrad
- Angetrieben von einem 2,0-Liter-Reihenvierzylinder in Kombination mit einem manuellen Fünfgang-Schaltgetriebe
- Aluminiumkarosserie auf einem Stahlkastenrahmen, permanenter Allradantrieb, zweistufiges Verteilergetriebe – gebaut für kompromisslose Geländegängigkeit

This Defender 90 was built in February 1997 and originally dispatched to the military sales division of Land Rover Italia SpA. It entered service as a police vehicle, a role it fulfilled until being retired in 2020. It then passed into the hands of a discerning private collector renowned for his devotion to the marque, who commissioned an extensive restoration. That work returned the Defender to the road in 2023, when it was presented for the first time at the MFK roadworthiness inspection, which it passed as a fully road-legal vehicle.

Today, the Defender presents in a striking grey livery with contrasting red roof and black painted steel wheels, paired with a red leather interior featuring grey carpeting and black accents. It is powered by a 2.0-liter four-cylinder gasoline engine mated to a five-speed manual transmission, with the Defender’s characteristic permanent four-wheel drive and two-speed transfer case, on an aluminum body over a boxed-steel chassis.

Thoughtful upgrades include a Warn winch, a front skid plate, and a Moto-Lita leather-wrapped steering wheel. The result is a well-presented Defender equally at home arriving at a mountain chalet after a day on the slopes as it is parked outside a five-star hotel.

Dieser Defender 90 wurde ursprünglich im Februar 1997 hergestellt und an die Verkaufsabteilung für Militär von Land Rover Italia SpA ausgeliefert. Er trat seinen Dienst als Polizeifahrzeug an – eine Rolle, die er bis zu seiner Ausmusterung im Jahr 2020 erfüllte. Anschliessend gelangte er in die Hände eines anspruchsvollen privaten Sammlers, der für seine Hingabe zur Marke bekannt ist und eine umfangreiche Restaurierung in Auftrag gab. Diese Arbeiten brachten den Defender 2023 zurück auf die Strasse, als er erstmals zur Motorfahrzeugkontrolle vorgeführt wurde und diese mit dementsprechender Strassenzulassung bestand.

Heute präsentiert sich der Defender in einer markanten grauen Lackierung mit farblich abgesetztem roten Dach und schwarz lackierten Stahlfelgen, kombiniert mit einer roten Lederausstattung mit grauem Teppich und schwarzen Akzenten. Angetrieben wird er von einem 2,0-Liter-Vierzylinder-Benzinmotor, der mit einem manuellen Fünfgang-Schaltgetriebe verbunden ist – ergänzt durch den für den Defender charakteristischen permanenten Allradantrieb und das zweistufige Verteilergetriebe auf einer Aluminiumkarosserie über einem Stahlkastenrahmen.

Zu den durchdachten Aufrüstungen gehören eine Warn-Seilwinde, ein vorderer Unterfahrschutz und ein Moto-Lita Leder-Lenkrad. Das Ergebnis ist ein hervorragend präsentierter Defender, der vor einem Bergchalet nach einem Tag auf der Piste ebenso zu Hause ist wie vor einem Fünf-Sterne-Hotel.











≈ LOT 124

2003 Mercedes-Benz SL 600

Chassis | Fahrgestell Nr.	WDB2304761F071545
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 35’000 - CHF 45’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note this Lot is subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer’s Premium).

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los die Mehrwertsteuer auf den gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch die Käuferaufschlag) anfällt.

- Range-topping model powered by a twin-turbocharged 5.5-liter V12 producing 500 PS and 800 Nm of torque
- Finished in Cubanite Silver Metallic with Gray Exclusive leather and a *designo* Alpaca Gray Alcantara headliner
- Highly equipped with Keyless-Go, COMAND, Active Body Control, climate-controlled multi-contour seats, and more
- Furnished with its owner’s manual and stamped service book in its original Mercedes folio

- Spitzenmodell der Baureihe mit einem 5,5-Liter V12-Biturbomotor mit 500 PS und einem Drehmoment von 800 Nm
- Tolle Farbkombination Cubanitsilber Metallic mit Leder in Exklusiv Grau, sowie einem designo Dachhimmel in Alcantara Alpakagrau
- Umfangreiche Ausstattung mit Keyless-Go, COMAND, Active Body Control (ABC), klimatisierten Multikontursitzen und vielem mehr
- Betriebsanleitung und gestempeltes Serviceheft im originalen Mercedes-Etui

In July 2001, Mercedes-Benz presented its new R230 SL-Class to the press inside the Deichtorhallen in Hamburg. Its headline feature was the Vario Roof, a folding hardtop that disappeared into the trunk in just 16 seconds. It also debuted Sensotronic Brake Control, an electro-hydraulic braking system, and paired it with Active Body Control which kept the car flat through corners and under hard braking.

A new flagship arrived in January 2003. The SL 600 carried a twin-turbocharged 5.5-liter V12 producing 500 PS and 800 Nm of torque from just 1,800 rpm, enough to reach 100 km/h in a mere 4.7 seconds. Chrome accents on the grille, silver brake calipers, and V12 badges in the front fender vents distinguished it from the rest of the range.

This SL 600 was ordered new through Mercedes-Benz Switzerland and delivered on 2 December 2003. It is finished in Cubanite Silver Metallic over Gray Exclusive leather, and the interior is accented by burr walnut trim and a *designo* Alpaca Gray Alcantara headliner. Given its status as the range topping model, it boasted a long list of equipment that included Keyless-Go, COMAND, climate-controlled multi-contour front seats, Bi-Xenon headlamps, Parktronic, and the Bose premium sound system.

Kenny’s Auto-Center in Wettingen handed the SL to its first owner, who had it serviced through 66,000 kilometers. The current owner acquired it in 2022, and it shows 78,000 kilometers at the time of cataloging. With effortless V12 thrust from low revs and a roof that folds away in seconds, this SL 600 is as rewarding on an Alpine pass as on a long Autobahn run.

Im Juli 2001 stellte Mercedes-Benz die neue SL-Klasse der Baureihe R230 der Presse in den Hamburger Deichtorhallen vor. Das prägende Hauptmerkmal war das Vario-Dach - ein Klapp-Hardtop, das in nur 16 Sekunden im Kofferraum verschwand. Zudem feierte die Sensotronic Brake Control (SBC) – ein elektrohydraulisches Bremssystem – ihre Premiere, zusammen mit dem Active Body Control (ABC) Fahrwerk, welches das Fahrzeug in Kurven und beim starken Bremsen stabil hielt.

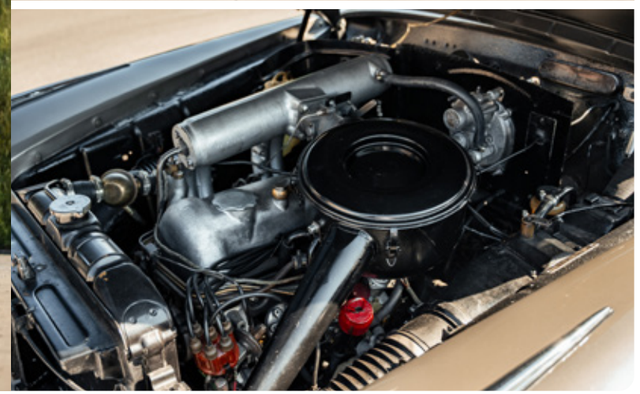
Im Januar 2003 folgte ein neues Flaggschiff: Der SL 600 war mit einem 5,5-Liter-V12-Biturbo ausgestattet, der 500 PS bereits ab 1.800 U/min leistet und ein Drehmoment von 800 Nm entwickelt – genug, um in nur 4,7 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen. Chromakzente am Kühlergrill, silberne Bremssättel, sowie V12-Schriftzüge an den seitlichen Luftauslässen der vorderen Kotflügel hoben ihn optisch von den übrigen Modellen der Baureihe ab.

Dieser SL 600 wurde als Neuwagen über Mercedes-Benz Schweiz bestellt und am 2. Dezember 2003 ausgeliefert. Er ist in Cubanitsilber Metallic mit Leder Exklusiv in Grau gehalten; der Innenraum wird durch Nussbaum-Wurzelholz sowie einen designo Dachhimmel in Alcantara Alpakagrau veredelt. Seinem Status als Topmodell entsprechend verfügte er über eine umfangreiche Ausstattung, darunter Keyless-Go, COMAND, klimatisierte Multikontursitze vorne, Bi-Xenon-Scheinwerfer, Parktronic, sowie das Bose Premium-Soundsystem.

Kennys Auto-Center in Wettingen übergab den SL an seinen Erstbesitzer, der den Wagen bis zu einem Kilometerstand von 66.000 km warten ließ. Der heutige Eigentümer erwarb das Fahrzeug im Jahr 2022; zum Zeitpunkt der Katalogisierung wurde ein Kilometerstand von 78.000 km abgelesen. Mit dem mühelosen V12-Schub aus niedrigen Drehzahlbereichen und einem Dach, das sich in Sekundenschnelle öffen lässt, begeistert dieser SL 600 auf einer Alpenpass- ebenso wie auf einer langen Autobahnfahrt.







LOT 125

1960 Mercedes-Benz 220 SE Coupé

Chassis | Fahrgestell Nr.	128.037.10.002575
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise with Veteran Code Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag

CHF 50’000 - CHF 70’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

- One of just 830 220 SE Coupés built between 1958 and 1960
- 2.2-liter Bosch fuel-injected inline-six paired with a four-speed manual transmission
- Beautiful two-tone Pearl Grey and Black exterior with a striking Red leather interior
- The most powerful and refined expression of the beloved “Ponton”

- Eines von nur 830 zwischen 1958 und 1960 hergestellten 220 SE Coupés
- 2,2-Liter-Reihensechszylinder mit indirekter Bosch-Benzineinspritzung, gekoppelt an ein manuelles Viergang-Schaltgetriebe
- Wunderschöne zweifarbige Lackierung in Perlgrau und Schwarz mit einer umwerfenden roten Lederausstattung
- Der leistungsstärkste “Ponton” im elegantesten Erscheinungsbild

Introduced in 1958 as the range-topping model in Mercedes-Benz’s W128 Ponton series, the 220 SE earned that rank almost entirely on one feature: Bosch mechanical fuel injection. Fed through the 2.2-liter inline-six, it lifted output to 120 PS, a figure the carbureted Ponton could not reach, and gave Mercedes-Benz its clearest argument that this was the most technically advanced car in the range. The optional Hydrak automatic clutch extended that same ambition to the way the car was driven, easing gear changes without giving up the manual transmission altogether. Still, fuel injection remained the difference that mattered, the reason Mercedes-Benz could again call itself Germany’s leading luxury marque and a pioneer of automotive technology.

This rare Coupé has since been restored under prior ownership to its current two-tone livery of Pearl Grey with a Black roof. Inside, its cabin was reupholstered with striking Red leather that plays well against the Coupé’s oak trim across the dashboard, window surrounds, and door caps. True to its grand touring intent, the rear seatback folds flat to extend the already capacious trunk, itself trimmed with matching red carpet, for owners covering long distances with additional luggage.

After decades within a large Mercedes-Benz collection in Portugal and a change of hands to a Swiss collector in 2013, the car returned to the market only last year, when its current owner bought it at Broad Arrow’s 2025 Zürich Auction. It remains in splendid condition today, showing just 1,300 miles, or roughly 2,100 km, at the time of cataloging, believed to be the distance covered since its restoration.

Only 830 220 SE Coupés were built across three model years, making this flagship Ponton a rare way to experience Mercedes-Benz’s fuel-injected six firsthand. Its character rewards an unhurried pace, the four-speed manual and refined six working together with the same smoothness and quiet confidence that set the Ponton Coupé apart when new.

Im Jahre 1958 als Spitzenmodell der W128-Ponton-Baureihe von Mercedes-Benz eingeführt, verdankte der 220 SE diesen Rang fast ausschliesslich einem Merkmal: der mechanischen Kraftstoffeinspritzung von Bosch. Über den 2,2-Liter-Reihensechszylinder versorgt, steigerte sie die Leistung auf 120 PS – ein Wert, den der Vergasermotor des Ponton nicht erreichen konnte. Damit lieferte sie Mercedes-Benz das klarste Argument dafür, dass dies das technisch fortschrittlichste Fahrzeug der Modellpalette war. Die optionale automatische Kupplung „Hydrak“ dehnte diesen Anspruch auch auf das Fahrgefühl aus und erleichterte die Gangwechsel, ohne gänzlich auf das Schaltgetriebe zu verzichten. Dennoch blieb die Einspritzung der entscheidende Unterschied – der Grund, warum sich Mercedes-Benz wieder als führende deutsche Luxusmarke und Pionier der Automobiltechnik bezeichnen konnte.

Dieses seltene Coupé wurde seither unter einem früheren Besitzer restauriert und präsentiert sich heute in seiner zweifarbigen Lackierung in Perlgrau mit schwarzem Dach. Der Innenraum wurde mit umwerfendem roten Leder neu gepolstert, welches hervorragend mit den Eichenholz-Zierelementen am Armaturenbrett, den Fensterrahmen und den Türabschlüssen harmonisiert. Ganz im Sinne seiner Grand-Touring-Ausrichtung lässt sich die Rücksitzlehne umklappen, um den ohnehin geräumigen Kofferraum – der ebenfalls mit passendem rotem Teppich ausgelegt ist – für Fernreisen mit zusätzlichem Gepäck zu erweitern.

Nach Jahrzehnten in einer grossen Mercedes-Benz-Sammlung in Portugal und einem Besitzerwechsel zu einem Schweizer Sammler im Jahre 2013 kehrte der Wagen erst letztes Jahr auf den Markt zurück, als sein heutiger Eigentümer ihn anlässlich der Broad Arrow Auktion in Zürich erwarb. Er befindet sich auch heute noch in einem hervorragenden Zustand und zeigte zum Zeitpunkt der Katalogisierung lediglich 1.300 Meilen (ca. 2.100 km) Laufleistung an – vermutlich die seit der Restauration zurückgelegte Strecke.

Über drei Modelljahre hinweg wurden nur 830 Exemplare des 220 SE Coupés produziert. Das macht dieses Ponton-Flaggschiff zu einer seltenen Gelegenheit, den Sechszylinder-Einspritzer von Mercedes-Benz hautnah zu erleben. Sein Charakter verleiht eine gelassene Fahrweise: Das Viergang-Schaltgetriebe und der kultivierte Sechszylinder arbeiten mit derselben Geschmeidigkeit und ruhigen Souveränität zusammen, die das Ponton Coupé schon im Neuzustand auszeichneten.











LOT 126

1967 Chevrolet Corvette Sting Ray 327/300 Coupe

Chassis | Fahrgestell Nr.	194377S118006	CHF 120'000 - CHF 160'000
Engine | Motor Nr.	7118006V0404HH	Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise with Veteran Code Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

- Highly desirable final-year Sting Ray Coupe finished in its original shade of Sunfire Yellow
- The subject of a complete, award-winning, photo-documented restoration by Marco Hartner, Bloomington Gold Chief Judge (C2 Class)
- Equipped with its original matching-numbers 327 cu-in (5.4-liter) 300 horsepower V8 coupled to an 'M20' four-speed manual transmission
- Optional White and Black interior with air conditioning, power steering, and power windows
- Further optioned with tinted glass, an AM/FM radio, and whitewall tires
- Furnished with a copy of its new car window sticker, its rare Corvette Order Copy "tank sticker," and restoration invoices

- Äusserst begehrtes Sting Ray Coupe aus dem letzten Baujahr, In originaler Farbton-Ausführung Sunfire Yellow
- Gegenstand einer vollständigen, preisgekrönten und fotodokumentierten Restaurierung durch Marco Hartner, Bloomington Gold Hauptjuror (C2 Klasse)
- Mit seinem originalen Matching-Numbers-327-ci-(5,4-Liter-) V8 mit 300 PS ausgestattet, gekoppelt an ein manuelles „M20"-Viergang-Schaltgetriebe
- Sonder-Innenausstattung in Schwarz und Weiss mit Klimaanlage, Servolenkung sowie elektrischen Fensterhebern
- Getönte Scheiben, ein AM/FM-Radio und Weisswandreifen als zusätzliche Extras
- Mit einer Kopie des Neuwagen-Fensteraufklebers (Window Sticker), der seltenen Corvette-Bestellkopie („Tank Sticker") und Restaurierungsrechnungen versehen









According to its trim tag, this 1967 Sting Ray's body was produced on 26 April 1967 by the A.O. Smith Corporation of Ionia, Michigan. Rarely seen, both the Corvette's original window sticker and its Corvette Order Copy, better known as the "tank sticker," reveal the final specification as delivered to Courtesy Chevrolet of Los Angeles, California, that summer. Painted in Sunfire Yellow and selected with a rare White-and-Black upholstered interior, this Sting Ray Coupe features a long list of options accounting for a quarter of the Corvette Coupe's base price that includes power windows, brakes, and steering, air conditioning, headrests, tinted glass, an AM/FM radio, air injection for California emissions, and whitewall tires.

According to research conducted by the consignor, the Corvette was owned by a U.S. Army soldier by 1984. Following an extended deployment in Hawaii, the Sting Ray saw little use and was sold to an Army colleague in Colorado before it landed with Swiss-born Marco Hartner, owner of Corvette restorers Midyear Factory of Punta Gorda, Florida. While Hartner—Chief Judge of the prestigious Bloomington Gold C2 Class—intended to restore the interesting matching-numbers coupe for himself, it was acquired by the Swiss-based consignor, a long-time Corvette aficionado himself, and treated to an 18-month, complete restoration at the hands of Hartner and his talented team documented in more than 500 photographs.

What was completed and then quickly delivered to the consignor in Switzerland in time for his 70th birthday celebrations was nothing short of spectacular and has since been described as "The best 1967 Corvette Sting Ray in Europe." Following its arrival in Switzerland, the restoration captured the Swiss Heartbeat Gold Award in 2017 and First

Laut Herstellerplakette wurde die Karosserie dieses 1967er Sting Ray am 26. April 1967 von der A.O. Smith Corporation in Ionia, Michigan, gefertigt. Es ist eine seltene Tatsache, dass sowohl der originale Fensteraufkleber (Window Sticker) als auch die Bestellkopie, besser bekannt als „Tank Sticker", als endgültige Spezifikation vorliegen und bescheinigen, dass das Fahrzeug in jenem Sommer an Courtesy Chevrolet in Los Angeles, Kalifornien, ausgeliefert wurde. In Sunfire Yellow lackiert und mit einer seltenen Interieurausstattung in Weiss und Schwarz geordert, verfügt dieses Sting Ray Coupe über eine lange Options-liste, welche einen Viertel des Grundpreises ausmachte – darunter elektrische Fensterheber, Bremskraftverstärker, Servolenkung, Klimaanlage, Kopfstützen, Getöntes Glas, ein AM/FM-Radio, Sekundärluftgebläse (Air Injection Reactor) für kalifornische Emissionsstandards sowie Weisswandreifen.

Recherchen des Einlieferers gemäss befand sich die Corvette 1984 im Besitze eines US-Armeesoldaten. Nach einer längeren Stationierung auf Hawaii wurde die Sting Ray nur wenig genutzt und an einen Armeekollegen in Colorado verkauft, bevor sie schliesslich beim gebürtigen Schweizer Marco Hartner landete, dem Besitzer des auf Corvette-Restaurierungen spezialisierten Betriebes Midyear Factory in Punta Gorda, Florida. Während Hartner – Hauptjuror der prestigeträchtigen Bloomington Gold C2 Klasse – ursprünglich beabsichtigte, das interessante Matching-Numbers-Coupe für sich selbst zu restaurieren, wurde es vom in der Schweiz ansässigen Einlieferer – selbst ein langjähriger Corvette-Enthusiast – erworben und einer 18-monatigen Vollrestaurierung durch Hartner und seinem talentierten Team unterzogen, welche auf über 500 Fotos dokumentiert ist.

in Class at the ZCCA on Bürkliplatz in Zürich in 2021. Such is the level of restoration and subsequent upkeep that, upon inspection by a Broad Arrow specialist, the options-laden Sting Ray appears not to have aged at all, having seen limited use since.

Consigned to Broad Arrow's second annual Zürich Auction, this Sunfire Yellow Sting Ray Coupe offers an intriguing proposition. For the enthusiast of the model, the combination of its unusual factory specification, original production records, and matching-numbers drivetrain makes for a particularly appealing example.

While firmly established as America's Sports Car and famously associated with the astronauts of the Space Race, this example is decidedly Swiss. Built by a company founded by Swiss-born Louis-Joseph Chevrolet, restored by Swiss-born Marco Hartner, and ultimately brought to Switzerland by a Swiss-based consignor, it has found a fitting home at the Dolder Grand.

Was fertiggestellt und schliesslich pünktlich zu den Feierlichkeiten des 70. Geburtstags des Einlieferers in die Schweiz importiert wurde, war schlichtweg spektakulär und wurde seither als „die beste 1967er Corvette Sting Ray in Europa" bezeichnet. Nach ihrer Ankunft in der Schweiz gewann die Restaurierung 2017 den Swiss Heartbeat Gold Award und 2021 den Klassensieg (First in Class) beim ZCCA auf dem Bürkliplatz in Zürich. Die Qualität der Restaurierung und der darauffolgenden Pflege ist derart hoch, dass die mit Optionen reich bestückte Sting Ray bei der Inspektion durch einen Broad Arrow Spezialisten keinerlei Alterungsspuren aufwies, da sie seitdem nur sehr zurückhaltend genutzt wurde.

Diese in Sunfire Yellow lackierte Sting Ray Coupé, die zur zweiten jährlichen Broad Arrow Auktion in Zürich eingeliefert wurde, stellt ein spannendes Angebot dar. Für Liebhaber des Modells macht die Kombination aus ungewöhnlicher Werksspezifikation, originalen Produktionsunterlagen und Matching-Numbers-Triebwerk das Fahrzeug zu einem besonders attraktiven Exemplar.

Während das Modell fest als „America's Sports Car" etabliert ist und berühmt mit den Astronauten des Weltraumrennens in Verbindung gebracht wird, ist dieses Exemplar entschieden schweizerisch: Hergestellt von einem Unternehmen, das von dem in der Schweiz geborenen Louis-Joseph Chevrolet gegründet wurde, restauriert durch den gebürtigen Schweizer Marco Hartner und schliesslich von einem in der Schweiz ansässigen Einlieferer in die Heimat gebracht, hat das Fahrzeug im Dolder Grand sein passendes Zuhause gefunden.



LOT 127

1986 Aston Martin V8 Volante

Chassis | Fahrgestell Nr.	SCFCV81CXHTL15499	CHF 100’000 - CHF 120’000
Engine | Motor Nr.	V/585/5499/LFA	
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

- Finished in its original shade of Suffolk Red over a Natural Connolly leather interior and matching Natural soft top
- Highly desirable open-topped Volante configuration
- Offered with 22,398 miles (c. 36,046 km) believed to be original
- A U.S. market example furnished with a clean CARFAX Vehicle History Report; imported to Europe in 2003
- 305 horsepower 5.3-liter fuel-injected V8 paired with a three-speed automatic transmission
- Long-term 20-year Swiss ownership, supplied with an Aston Martin build sheet, books, and more

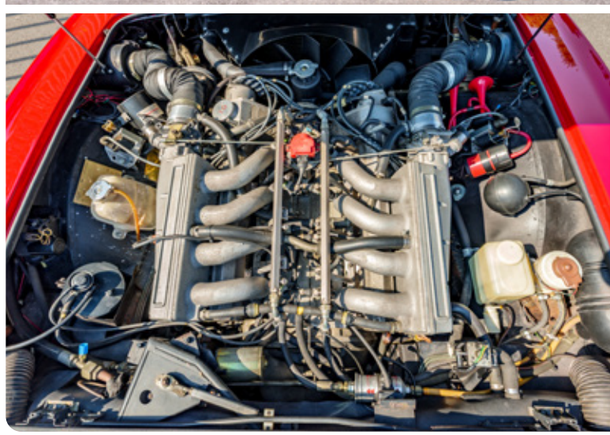
- Lackiert im Originalfarbton Suffolk Red mit einer Innenausstattung aus Connolly-Leder in Natural sowie dazu passendem Verdeck in Natural
- Äusserst begehrte offene Volante-Konfiguration
- Mit einer nachgewiesenen Laufleistung von 22.398 Meilen (ca. 36.046 km) angeboten, die als original gilt
- Modell für den US-Markt mit einer mängelfreier CARFAX-Fahrzeughistorie; 2003 nach Europa importiert
- 305 PS starker 5,3-Liter-V8-Einspritzmotor gepaart mit einem Dreigang-Automatikgetriebe
- Über 20 Jahre in Schweizer Langzeitbesitz, geliefert mit Aston Martin Datenblatt (Build Sheet), Handbüchern und mehr

Aston Martin launched the V8 Volante in June 1978 in response to the growing demand for a convertible version. The V8 Volante remained in production for 11 years, evolving with engineering upgrades while retaining its iconic, muscular character thanks to Tadek Marek’s renowned 5.3-liter V8. The most notable changes occurred in 1986, when the model received Weber/Marelli electronic fuel injection and a streamlined flat hood, giving the car improved aerodynamics.

This 1986 Aston Martin V8 Volante is finished in its factory correct Suffolk Red according to its included Aston Martin Record Card. It also retains its factory Natural Connolly leather interior; complemented by a Natural soft top and Beige Onslow carpets. This example was delivered new to the U.S. through Palm Beach Motor Cars in Florida, and remained in the state for almost 20 years according to its CARFAX Vehicle History Report. The CARFAX notes a potential odometer rollback during a service in 1998, but it is believed to be a clerical error, and the car’s current mileage is understood to be accurate.

The striking convertible Aston was later imported to Europe in 2003 whereupon it was purchased by its next long-term owner located in Switzerland. Here it was regularly maintained by noted Aston Martin specialists Aston Riviera Cars for nearly 20 years. After two decades of long-term private ownership, it was acquired by the consignor in 2024 and has remained local ever since. Today it is accompanied by its original owner’s handbooks, Aston Martin build sheet, and CARFAX Report.







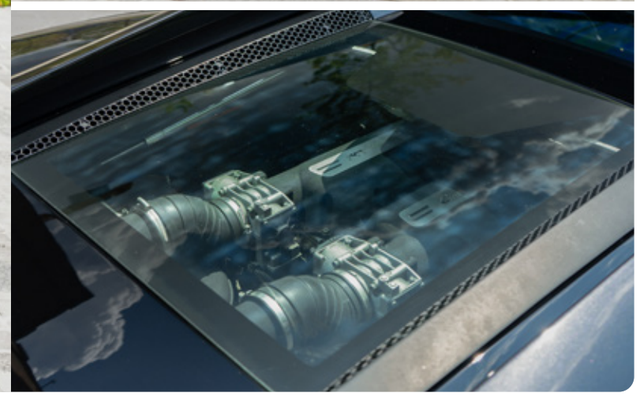
Aston Martin brachte den V8 Volante im Juni 1978 als Reaktion auf die steigende Nachfrage nach einer Cabriolet-Version auf den Markt. Der V8 Volante wurde während 11 Jahren produziert und entwickelte sich durch technische Upgrades weiter, derweil er dank des berühmten 5,3-Liter-V8 von Tadek Marek seinen ikonischen, kraftvollen Charakter bewahrte. Die bemerkenswertesten Änderungen erfolgten 1986, als das Modell eine elektronische Weber/Marelli-Benzineinspritzung sowie eine stromlinienförmige, flache Motorhaube erhielt, was dem Fahrzeug eine optimierte Aerodynamik verlieh.

Dieser 1986er Aston Martin V8 Volante ist laut der beiliegenden Aston Martin Record Card in der werkskorrekten Farbe Suffolk Red lackiert. Er besitzt ausserdem noch seine originale Innenausstattung ab Werk aus Connolly-Leder in Natural, ergänzt durch ein Verdeck in Natural und Teppiche in Beige Onslow. Dieses Exemplar wurde neu über Palm Beach Motor Cars in Florida in die USA ausgeliefert und blieb laut CARFAX-Report fast 20 Jahre lang in diesem Bundesstaat. Derselbe Report vermerkt eine potenzielle Tacho-justierung während einer Wartung im Jahre 1998, jedoch wird davon ausgegangen, dass es sich dabei um einen Schreibfehler handelt und der aktuelle Kilometerstand des Wagens korrekt ist.

Das auffällige Aston Martin Cabriolet wurde später im Jahre 2003 nach Europa importiert, woraufhin es von seinem nächsten Langzeitbesitzer in der Schweiz erworben wurde. Hier wurde dieses Exemplar fast 20 Jahre lang regelmässig durch den renommierten Aston Martin-Spezialisten Aston Riviera Cars gewartet. Nach zwei Jahrzehnten in langjährigem Privateigentum wurde der Wagen 2024 vom Einlieferer übernommen und ist seitdem in der Region verblieben. Heute liegen dem Fahrzeug die originalen Betriebsanleitungen, das Aston Martin Datenblatt (Build Sheet) sowie der CARFAX-Report bei.







LOT 128

2004 Lamborghini Gallardo

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZHWGE11M74LA00129	CHF 110’000 - CHF 140’000
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

- Highly desirable, rare six-speed gated manual transmission
- Delivered new in Switzerland through Garage Affolter
- Striking *Nero* over *Nero* color combination, with the highly sought-after transparent engine cover
- Freshly serviced by Lamborghini Zürich in October 2026
- Accompanied by factory documentation, including its original service book
- Jet-fighter-inspired design housing a mid-mounted V10 engine producing 500 PS

- Äusserst begehrte, seltene manuelle Sechsgang-Kulissenschaltung
- Neu in der Schweiz über die Garage Affolter ausgeliefert
- Markante Farbkombination: Nero mit Nero Innenaustattung (Schwarz auf Schwarz), mit der begehrten transparenten Motorabdeckung
- Kürzlich im Oktober 2026 durch Lamborghini Zürich gewartet
- Inklusive Werksdokumentation mit originalem Serviceheft
- Vom Kampfflugzeug inspiriertes Design mit einem V10-Mittelmotor der 500 PS leistet

A very early production example and one of the exceptionally few Gallardos fitted with the highly desirable six-speed manual transmission, this example was delivered new in April 2004 through Garage R. Affolter, Switzerland, the oldest European Lamborghini authorized dealer still in operation. Finished in Black over a Black interior, it was specified with air conditioning, interior storage compartments, cassette and CD player, and the speed-activated rear spoiler.

Accompanied by its original factory documentation, including the owner’s handbook and stamped service book, along with various invoices documenting regular servicing and maintenance, the Gallardo was serviced by the original dealer through 14,253 km, followed by Imperiale Sport Car Service in Mirandola, Italy, just a short distance from Sant’Agata Bolognese, then by AutoCoach Geissgass in Interlaken, which notably replaced the clutch and flywheel in 2021, when the car had accumulated 66,992 km. Over the years, the interior and exterior have received careful attention, including a respray and partial retrim. The original catalytic converters were also replaced with Larini High Flow units, addressing a known weakness while improving the exhaust note.

Entrusted to Lamborghini Zürich for its most recent service in October 2026, at 73,620 kilometers, the car benefits from annual maintenance, with a detailed invoice on file.

Accompanied by its original Lamborghini documentation and remote key, this well-maintained Gallardo offers the rare opportunity to experience the visceral combination of a naturally aspirated V10, showcased beneath a highly sought-after transparent engine cover, and a true gated manual transmission, delivering the raw, mechanical and unfiltered character that has become increasingly rare among modern supercars.

Als sehr frühes Produktionsexemplar und einer der aussergewöhnlich wenigen Gallardos mit dem begehrten Sechsgang-Schaltgetriebe wurde dieses Fahrzeug im April 2004 neu über die Garage R. Affolter in der Schweiz ausgeliefert – dem ältesten noch aktiven europäischen Lamborghini-Vertragshändler. Mit einer Ausführung in Schwarz mit schwarzer Innenausstattung wurde er mit Klimaanlage, Ablagefächern im Innenraum, Kassetten- und CD-Player sowie dem geschwindigkeitsabhängig ausfahrenden Heckspoiler konfiguriert.

Begleitet von der originalen Werksdokumentation – einschliesslich der Betriebs-anleitung und des gestempelten Servicehefts – sowie verschiedenen Rechnungen über regelmässige Unterhalts- und Servicearbeiten, wurde der Gallardo bis zu einem Kilometerstand von 14.253 km beim ausliefernden Händler gewartet. Anschliessend übernahm der Imperiale Sport Car Service in Mirandola (Italien) den Wagen, nur eine kurze Strecke von Sant’Agata Bolognese entfernt, gefolgt von AutoCoach Geissgass in Interlaken, wo 2021 bei einem Kilometerstand von 66.992 km letztere unter anderem Kupplung und Schwungrad ersetzten. Im Laufe der Jahre wurden Interieur und Exterieur sorgfältig gepflegt, einschliesslich einer Neulackierung sowie einer teilweisen Überarbeitung der Innenausstattung. Die originalen Katalysatoren wurden zudem durch Larini High Flow-Einheiten ersetzt, was eine bekannte Schwachstelle behebt und gleichzeitig den Auspuffsound optimiert.

Für den jüngsten Service im Oktober 2026 bei 73.620 Kilometern wurde der Wagen Lamborghini Zürich anvertraut. Er profitiert von einer jährlichen Wartung, wozu die dementsprechende detaillierte Rechnung vorliegt.

Zusammen mit den originalen Lamborghini-Unterlagen und dem Fernbedienungs-schlüssel bietet dieser bestens gepflegte Gallardo die seltene Gelegenheit, den emotionalen Fahrspass mit einem V10-Saugmotor – durch die begehrte transparente Motorabdeckung zur Schau gestellt – zusammen mit der manuellen Kulissenschaltung zu erleben – für ein unverfälschtes, rein mechanisches Erlebnis, das bei modernen Super-Sportwagen immer seltener wird.









LOT 129

2011 Lamborghini Gallardo LP570-4 Superleggera

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZHWGE71J6BLA10334	CHF 135’000 - CHF 155’000
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

— Striking *Giallo Midas* over a *Nero* Alcantara interior with *Giallo* stitching

— Delivered new to Garage Roland Affolter (Lamborghini Porrentruy) and has remained in Switzerland from new through three owners

— Furnished with its owner’s handbook and stamped service booklet

— Powered by a 5.2-liter naturally aspirated V10 producing 570 PS

— Sprints to 100 km/h in 3.4 seconds en route to a top speed of 325 km/h

— The lighter, more powerful, and more track-focused variant of the refined Gallardo LP560-4

— Lackierung in spektakulärem Giallo Midas und einem Interieur in Nero Alcantara mit Ziernähten in Giallo

— Neu ausgeliefert an die Garage Roland Affolter (Lamborghini Porrentruy) und seit der Erstauslieferung bis über drei Besitzer hinweg in der Schweiz verblieben

— Ausgestattet mit dem Fahrzeughandbuch und dem abgestempelten Serviceheft

— Von einem 5,2-Liter-Saugmotor-V10 mit 570 PS angetrieben

— Beschleunigung innert 3,4 Sekunden auf 100 km/h und einer Höchst-geschwindigkeit von 325 km/h

— Die leichtere, leistungsstärkere und auf Rennstrecken ausgerichtete Variante des verfeinerten Gallardo LP560-4

Hot on the heels of the Gallardo LP560-4 facelift, Lamborghini unveiled the second-generation Superleggera, the LP570-4, in March 2010 as the ultimate expression of the V10-powered Bull. Updated engine management liberated an additional 10 PS from the Gallardo’s 5.2-liter naturally aspirated V10, bringing output to 570 PS. Extensive use of carbon fiber throughout reduced the LP570-4 Superleggera’s dry weight to 1,340 kilograms—an impressive 70 kilograms lighter than the standard LP560-4. The new Superleggera was capable of sprinting from zero to 100 km/h in just 3.4 seconds before reaching a top speed of 325 km/h, making it the quickest-accelerating Gallardo yet.

This striking 2011 Lamborghini Gallardo LP570-4 Superleggera is finished in *Giallo Midas*, with its *Nero* Alcantara interior echoing the exterior color with *Giallo* accent stitching throughout. The car was delivered new on 14 July 2011 by Lamborghini Porrentruy (Garage Roland Affolter) and has since passed through just three owners, all in Switzerland, the most recent of whom now offers it. Its accompanying stamped Warranty and Scheduled Maintenance Plan booklet indicates regular maintenance at Lamborghini service centers and specialist shops from new, with its most recent service performed in May 2024 at Garage P.A. Burnier.

Showing under 52,000 kilometers at the time of cataloging, the car is reported by the consigning Broad Arrow specialist to be in excellent condition. It is accompanied by its owner’s handbook and the aforementioned service booklet in its branded pouch.

Kept in Swiss hands since new, this 2011 Lamborghini Gallardo LP570-4 Superleggera beckons its next custodian to unleash its factory-enhanced, howling naturally aspirated V10 and extensive aerodynamic enhancements on a favorite stretch of paved tarmac—whether on a renowned race circuit or a world-famous Alpine road during any prestigious supercar rally that this car is sure to be welcomed on.

Dicht auf den Fersen der Produkteaufwertung des Gallardo LP560-4 enthüllte Lamborghini im März 2010 die zweite Generation des Superleggera, den LP570-4, als ultimativen Ausdruck des V10-angetriebenen Stiers. Eine überarbeitete Motorelektronik entlockte dem 5,2-Liter-V10-Saugmotor des Gallardo zusätzliche 10 PS, was die Gesamtleistung auf 570 PS brachte. Der umfangreiche Einsatz von Kohlefaser am gesamten Fahrzeug reduzierte das Leergewicht des LP570-4 Superleggera auf 1.340 Kilogramm – beeindruckende 70 Kilogramm leichter als der serienmässige LP560-4. Der neue Superleggera war in der Lage, in nur 3,4 Sekunden von null auf 100 km/h zu beschleunigen, bevor er eine Höchstgeschwindigkeit von 325 km/h erreichte, was ihn zum bislang sprintstärksten Gallardo machte.

Dieser spektakuläre 2011er Lamborghini Gallardo LP570-4 Superleggera ist in Giallo Midas lackiert, und sein Interieur in Nero Alcantara greift die Aussenfarbe mit durchgehenden Akzentnähten in Giallo auf. Das Fahrzeug wurde am 14. Juli 2011 durch Lamborghini Porrentruy (Garage Roland Affolter) neu ausgeliefert und befand sich seither in den Händen von nur drei Besitzern – alle in der Schweiz –, wovon der letzte das Fahrzeug nun anbietet. Das zugehörige abgestempelte Garantie- und Wartungsheft weist seit der Erstzulassung auf regelmässige Servicearbeiten bei Lamborghini-Vertragspartnern und Spezialbetrieben hin, wobei die letzte Wartung im Mai 2024 durch die Garage P.A. Burnier durchgeführt wurde.

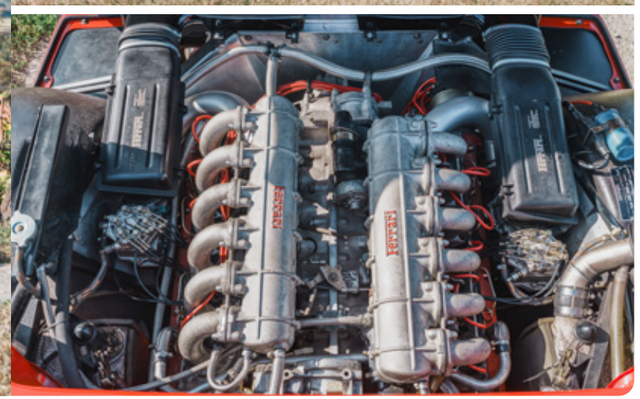
Mit einem Kilometerstand von weniger als 52.000 Kilometern zum Zeitpunkt der Katalogisierung befindet sich der Wagen laut dem einliefernden Broad Arrow-Spezialisten in einem hervorragenden Zustand. Er wird zusammen mit dem Betriebshandbuch und dem erwähnten Serviceheft in der originalen Markentasche übergeben.

Seit seiner Erstzulassung in Schweizer Hand geblieben, lädt dieser 2011er Lamborghini Gallardo LP570-4 Superleggera seinen nächsten Besitzer dazu ein, seinen ab Werk optimierten, singenden V10-Saugmotor und die umfangreichen aerodynamischen Verfeinerungen auf jedem noch so anspruchsvollen Asphalt zu entfesseln – sei es auf einer renommierten Rennstrecke oder einer weltberühmten Alpenstrasse im Rahmen einer prestigeträchtigen Supercar-Rallye, bei der dieses Fahrzeug garantiert willkommen geheissen wird.









LOT 130

1983 Ferrari 512 BBi

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZFFJA09S000048167	CHF 200’000 - CHF 250’000
Engine | Motor Nr.	00715	
Transmission | Getriebe Nr.	708	
Documents	Swiss Carte Grise	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis	

- Retains its matching-numbers engine and transmission
- Finished in *Rosso Corsa* over Beige leather upholstery
- One of 1,007 512 BBis built between 1981 and 1984
- Offered with its owner’s manual, tool roll, and roadside kit
- The top-of-the-line, 180-degree V12 sports car from Maranello offered with just over 52,000 km shown at cataloging

- Mit Matching Numbers Motor und Getriebe angeboten
- Ausführung in Rosso Corsa und einer Lederausstattung in Beige
- Eines von 1.007 zwischen 1981 und 1984 produzierten Exemplaren des 512 BBi
- Angeboten mit Betriebsanleitung, Werkzeugrollentasche und Notfallset
- Das Spitzenmodell mit 180 Grad V12 Motor aus Maranello mit etwas mehr als 52.000 km Laufleistung zum Zeitpunkt der Katalogisierung

The Boxer offered here is the fuel-injected, final development of Maranello’s original mid-engine flagship. Completed in May 1983, its history can be traced through a series of services from Garage du Soleil, the Ferrari specialist in Perly on the outskirts of Geneva. The earliest, dated October 2000, records 19,900 km on the odometer. Further visits followed in 2002, when the car showed 32,136 km, and every two years through 2008, by which point it had reached 43,932 km. The pace slowed considerably thereafter, with the Ferrari recorded at 44,200 km in February 2012.

The most significant work came in March 2015 at 46,550 km when the engine and transmission were removed, the cylinder heads were taken off and resurfaced, the valves and guides replaced, and the combustion chambers decarbonized. The timing and alternator belts, both tensioner bearings, and the coolant and fuel hoses were renewed, the water pump was overhauled, and the exhaust manifolds and mufflers were blasted and refinished. In October 2026, Ferrari confirmed in correspondence with the consignor that the Boxer retains its original engine and transmission.

After emerging with a fully refreshed drivetrain, regular maintenance continued with visits logged at 47,928 km in September 2017, 49,600 km in July 2021, 50,471 km in July 2023, and 51,228 km in August 2025. In total, the Boxer has covered fewer than 4,700 km in the decade that followed the substantial engine work.

The iconic wedge silhouette wears a monochrome *Rosso Corsa* finish, while inside, Beige leather seats and door panels are set against a black leather-trimmed dashboard fitted with a correct Pioneer cassette stereo and graphic equalizer. Now showing just 52,222 kilometers at cataloging, the Ferrari is offered with an owner’s manual, a tool roll, and a roadside kit.

Der hier angebotene Boxer ist die letzte Entwicklungsstufe mit Einspritzung des ursprünglichen Mittelmotor-Aushängeschilds aus Maranello. Die Geschichte des im Mai 1983 fertiggestellten Fahrzeugs lässt sich anhand einer Reihe von Wartungen durch die Garage du Soleil, den Ferrari-Spezialisten in Perly vor den Toren Genfs, lückenlos nachvollziehen. Die früheste Dokumentation vom Oktober 2000 weist einen Kilometerstand von 19.900 km aus. Weitere Besuche folgten 2002 bei 32.136 km sowie im Zweijahresrhythmus bis 2008, als der Wagen eine Laufleistung von 43.932 km erreicht hatte. Danach wurde der Wagen deutlich weniger gefahren; im Februar 2012 wurde für den Ferrari ein Kilometerstand von 44.200 km verzeichnet.

Die umfangreichsten Arbeiten erfolgten im März 2015 bei 46.550 km, als Motor und Getriebe ausgebaut, die Zylinderköpfe demontiert und geplant, die Ventile und Führungen ersetzt sowie die Brennkammern entkohlt wurden. Die Zahn- und Lichtmaschinenriemen, beide Spannlager sowie die Kühlmittel- und Benzinschläuche wurden erneuert, die Wasserpumpe überholt und die Abgaskrümmer sowie Auspufftopf gestrahlt und neu beschichtet. Im Oktober 2026 bestätigte Ferrari im Verlaufe einer Korrespondenz mit dem Einlieferer, dass der Boxer seinen Originalmotor sowie das Originalgetriebe (“Matching Numbers”) beibehalten hat.

Nachdem der Wagen mit einem komplett aufgefrischten Antrieb versehen war, wurde die regelmässige Wartung mit dokumentierten Besuchen bei 47.928 km im September 2017, 49.600 km im Juli 2021, 50.471 km im Juli 2023 und 51.228 km im August 2025 fortgeführt. Insgesamt hat der Boxer innerhalb des Jahrzehnts nach der umfassenden Motor-überholung weniger als 4.700 km zurückgelegt.

Die ikonische Keilform präsentiert sich in einfarbigem Rosso Corsa, während im Inneren Ledersitze und Türverkleidungen in beige mit einem in schwarzem Leder bezogenen Armaturenbrett kontrastieren, welches mit einem zeitlich korrekten Pioneer-Kassettenradio samt grafischem Equalizer ausgestattet ist. Mit einem aktuellen Kilometerstand von lediglich 52.222 Kilometern bei der Katalogisierung wird dieser Ferrari mit Betriebsanleitung, Werkzeugrollentasche und Notfallset angeboten.









LOT 131

1963 Lancia Flaminia Sport Zagato 3C 2.8

Chassis | Fahrgestell Nr.	826.132-1013	CHF 170’000 - CHF 230’000
Engine | Motor Nr.	826.100-1174	Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis
Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

- One of just 33 examples of the Flaminia Sport (Type 826.132) equipped with the enlarged triple-carbureted, 2.8-liter engine from the factory
- Superb Zagato-designed and handcrafted “double-bubble” all-aluminum coachwork
- Well-preserved restoration benefiting from diligent service and a single devoted owner from 1985 to 2015
- The most powerful variant of the Lancia Flaminia, ideal for touring events
- Invoices on file for recent service, including clutch replacement in March 2026
- Includes its Lancia Certificato di Origine

- Eines von nur 33 Exemplaren des Flaminia Sport (Typ 826.132), die ab Werk mit dem grösseren 2,8-Liter-Motor mit Dreifachvergaser ausgerüstet wurden
- Hervorragende, von Zagato entworfene und handgefertigte „Double-Bubble“-Vollaluminium-Karosserie
- Gut erhaltene Restaurierung, welche von sorgfältiger Wartung und einem einzigen leidenschaftlichen Besitzer von 1985 bis 2015 profitierte
- Die leistungsstärkste Variante des Lancia Flaminia, ideal für Tourveranstaltungen
- Vorhandene Rechnungen für kürzliche Wartungsarbeiten, einschliesslich des Austausches der Kupplung vom März 2026
- Besitzt ein originales Lancia Certificato di Origine

Laut Zagato-Register zeichnet sich Fahrgestellnummer 1013 als die 13. von nur 33 Flaminia Sports mit offenen Scheinwerfern aus, die mit dem grösseren 3C 2,8-Liter-Motor ausgestattet wurden. Nach insgesamt 70 fertiggestellten Sport Zagato-Modellen (Typ 826.132), stellte man die Produktion auf den Super Sport mit Kamm-Heck um, und Zagato rüstete nachträglich 37 Exemplare vor dem Verlassen des Werks auf die Spezifikationen des 2.8 3C Super Sport (Typ 826.232) um. Infolgedessen behielten nur 33 Fahrzeuge ihre ursprüngliche Sport-Konfiguration bei – wobei dieses Fahrzeug eines davon ist.

Dieser seltene Lancia wurde ursprünglich im Oktober 1963 fertiggestellt und an Dr. Ursula Rohr-Dietschi in Solothurn (Schweiz) verkauft, wo er am 1. November 1963 erstmals zugelassen wurde. Im August 1971 erwarb der Zürcher Architekt Dieter Storck den Wagen von Dr. Rohr-Dietschi. Anfang der 1980er-Jahre übernahm B. Oppenheim Exclusive Automobiles das Fahrzeug und gab 1983 eine umfangreiche Generalüberholung bei Elettrauto Buriani und anderen Fachbetrieben in Grosseto (Italien) in Auftrag. Vorliegende Restaurierungsrechnungen belegen eine vollständige Motorüberholung, die Überarbeitung der Elektrik, die Erneuerung der ursprünglichen blauen Aussenfarbe in Silber-Metallic sowie die komplette Neupolsterung des Innenraums und der Teppiche.

Der nächste langjährige Schweizer Besitzer, Rolf Lanz, erwarb die Flaminia Sport im Jahre 1985 und gab in der Folge zwischen 1990 und 1995 weitere mechanische und kosmetische Arbeiten in Auftrag. Diese Verbesserungen umfassten die Überarbeitung der Karosserie und eine erneute Lackierung in Silber-Metallic durch die Spezialisten von Hanns Rammensee, eine neue Auspuffanlage, Arbeiten an Bremsen und Aufhängung, eine Kupplungsinspektion, Vergaserreparaturen sowie die Neupolsterung des Innenraums mit dunkelrotem Leder. Während dieser drei Jahrzehnte andauernden Nutzung profitierte der Wagen zudem von regelmässigen Wartungsintervallen, welche durch umfangreiche Rechnungen dokumentiert sind. Im Jahre 2026 beinhalteten zusätzliche Servicearbeiten die Brems-Hydraulik, die Elektrik sowie den Einbau einer neuen Kupplung. Darüber hinaus liegt ein Certificato di Origine vor, das Produktionsdatum, Motortyp und Modelltyp bestätigt.

According to the Zagato Register, chassis number 1013 is distinguished as the 13th of only 33 open-headlight Flaminia Sports equipped with the larger 3C 2.8-liter engine. While a total of 70 Sport Zagato models (Type 826.132) were completed before production shifted to the Kamm-tailed Super Sport, Zagato subsequently converted 37 examples to 2.8 3C Super Sport (Type 826.232) specifications before leaving the factory. As a result, just 33 cars retained their original Sport configuration, of which this car is one.

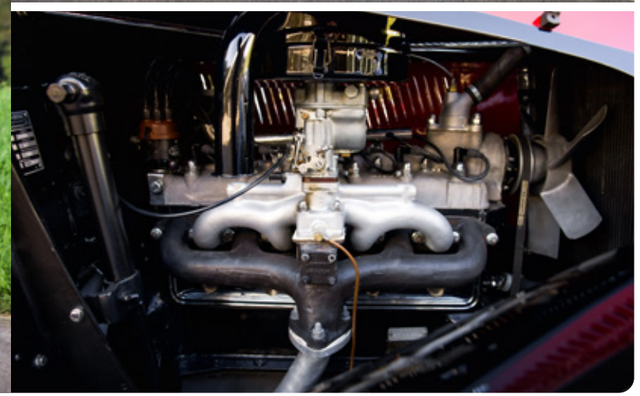
This rare Lancia was originally completed in October 1963, and sold to Dr. Ursula Rohr-Dietschi in Solothurn, Switzerland, where it was first registered on 1 November 1963. In August 1971, Zurich architect Dieter Storck acquired it from Dr. Rohr-Dietschi. By the early 1980s, B. Oppenheim Exclusive Automobiles took ownership and commissioned extensive restoration work in 1983 by Elettrauto Buriani and other specialist shops in Grosseto, Italy. Restoration invoices on file document a complete engine rebuild, electrical system overhaul, renewal of the original blue exterior to silver metallic, and full re-trimming of the interior upholstery and carpets.

Its next long-term Swiss caretaker, Rolf Lanz, acquired the Flaminia Sport in 1985 and subsequently commissioned further mechanical and cosmetic improvements between 1990 and 1995. These enhancements encompassed further refinement of the bodywork and another application of metallic silver paint by the specialists at Hanns Rammensee, a new exhaust system, brake and suspension servicing, clutch service, carburetor repairs, and reupholstering the cabin in dark red leather. Throughout this three-decade ownership period, the car also benefited from regular service intervals documented with extensive invoices. In 2026, additional service included the brake hydraulics, electrics, and fitment of a new clutch. Additionally, a Certificate of Origin confirming production date, engine type, and model type is on file.









LOT 132

1938 Mercedes-Benz 320 “Cabriolet A” in the style of Sindelfingen

Chassis | Fahrgestell Nr.	421180	CHF 200’000 - CHF 250’000
Engine | Motor Nr.	191271	Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag

- Benefits from Swiss *Veteranenfahrzeug* status with its current technical inspection
- Rebodied with striking Cabriolet A bodywork in the style of original Sindelfingen coachwork
- Powered by a 3,405-cc inline-six mated to a four-speed ZF overdrive transmission
- Finished in two-tone red and black with a matching interior
- Well-appointed with Bosch headlamps, a Notek lamp, a radio, and fitted luggage
- Upgraded with electric power steering and seat belts

- Als Veteranenfahrzeug mit aktueller Motorfahrzeugkontrolle zugelassen
- Neukarossiert mit einer auffälligen Cabriolet-A-Karosserie im Stile der originalen Sindelfingen-Wagenaufbauten
- Von einem 3.405-cm³-Reihensechszylinder angetrieben, gekoppelt an ein Viergang-ZF-Overdrive-Getriebe
- Lackierung in Zweiton-Rot und Schwarz mit dazu passender Innenausstattung
- Reichhaltige Ausrüstung mit Bosch-Scheinwerfern, einer Notek-Leuchte, einem Radio und massgefertigtem Gepäck
- Zusätzlich versehen mit elektrischer Servolenkung und Sicherheitsgurten

The 320 debuted as the successor to the 290 at the Berlin International Motor and Motorcycle Show in February 1937. Buyers welcomed the extra 10 PS from its 3,208-cc six, which improved the power-to-weight ratio and sharpened the 290’s sporting character. In early 1939, the long-wheelbase cars received a 3,405-cc inline-six and a ZF overdrive that lowered engine speed by 25 percent for autobahn cruising.

This example wears striking two-tone red and black coachwork in the style of the Cabriolet A, with a vibrant Red leather interior. A polished wood dashboard and cream steering wheel frame a pearl-white instrument panel. It rides on chrome wire wheels shod with white sidewall tires, and two spare wheels are mounted at the rear. On a 3,300-mm wheelbase, a 3,405-cc six-cylinder engine rated at 78 PS drives through a ZF four-speed transmission with overdrive. Bosch headlamps, a Notek lamp, a radio, and a fitted luggage set suit the car to touring. Discreet electric power steering assist and front lap belts have since been fitted.

On 15 August 2026, noted German engineer and appraiser Klaus Kukuk examined the car and recorded his findings in a technical report available for review in the accompanying digital history file. He describes it as a renumbered Type 290 / 320 frame with a 1939-cast engine and rebodied with Cabriolet A-style coachwork. He found no corrosion on the frame and praised the workmanship of the interior and chrome. He graded each area of the car, from frame to paint, individually, and rated it overall as a car in good condition. Today the car carries the added benefit of obtaining Swiss *Veteranenfahrzeug* status with its current technical inspection.

With a zesty 78 PS six and an overdrive transmission, this Mercedes-Benz can be enjoyed guilt-free, whether on an alpine pass or a summer run along *Zürichsee*. Fold back the top, settle into the red leather, and tour in pre-war style.

Das Modell 320 debütierte als Nachfolger des 290er auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung in Berlin vom Februar 1937. Die Käufer begrüssten die zusätzlichen 10 PS seines 3.208-cm³-Sechszylinders, welche das Leistungsgewicht und den sportlichen Charakter des 290 verbesserten. Anfang 1939 erhielten die Fahrzeuge mit langem Radstand einen 3.405-cm³-Reihensechszylinder und ein ZF-Overdrive-Getriebe, das die Motordrehzahl für Autobahnfahrten um 25 Prozent senkte.

Dieses Exemplar trägt eine auffällige zweifarbige Karosserie in Rot und Schwarz im Stile des Cabriolet A sowie eine Innenausstattung aus leuchtend rotem Leder. Das Armaturenbrett aus poliertem Holz sowie das cremefarbene Lenkrad umrahmen ein perlmuttweisses Kombiinstrument. Darüber hinaus sind verchromte Speichenräder mit Weisswandreifen montiert, und am Heck befinden sich zwei Ersatzräder. Auf einem Radstand von 3.300 mm agiert ein 3.405 cm³ grosser Sechszylindermotor mit 78 PS mit einem ZF-Vierganggetriebe mit Overdrive. Bosch-Scheinwerfer, eine Notek-Leuchte, ein Radio wie auch ein massgefertigtes Kofferset qualifizieren das Fahrzeug für Langstrecken. Eine dezente elektrische Servolenkung und Beckengurte vorne wurden nachträglich eingebaut.

Am 15. August 2026 untersuchte der bekannte deutsche Ingenieur und Gutachter Klaus Kukuk den Wagen und hielt seine Ergebnisse in einem technischen Bericht fest, der in der digitalen Historienakte eingesehen werden kann. Er beschreibt ihn als einen umnummerierten Rahmen des Typs 290 / 320 mit einem 1939 gegossenen Motor und einer neugebauten Karosserie im Stil des Cabriolet A. Er stellte keinen Korrosionsbefall am Rahmen fest und lobte die Verarbeitungsqualität des Innenraums sowie des Chroms. Er bewertete jeden Bereich des Fahrzeugs – vom Rahmen bis zum Lack – einzeln und stufte es insgesamt als Fahrzeug in gutem Zustand ein. Heute bietet der Wagen den zusätzlichen Vorteil, aufgrund einer aktuellen technischen Kontrolle den Schweizer Veteranenfahrzeug-Status zu besitzen.

Mit einem spritzigen 78-PS-Sechszylinder und dem Overdrive-Getriebe lässt sich dieser Mercedes-Benz ganz ohne Reue geniessen – egal ob auf einem Alpenpass oder bei einer Sommerfahrt entlang des Zürichsees. Klappen Sie das Verdeck zurück, nehmen Sie im roten Leder Platz und gehen Sie im Vorkriegsstil auf Tour.











≈ LOT 133

1957 Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce

Chassis | Fahrgestell Nr.	AR149501898
Engine | Motor Nr.	AR131532079
Body | Karosserie Nr.	1553
Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag

CHF 65’000 - CHF 85’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note this Lot is subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer’s Premium).

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los die Mehrwertsteuer auf den gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch die Käuferaufschlag) anfällt.

- Highly sought-after open two-seater version of the Giulietta
- Veloce specification, powered by the potent 1,290-cc inline-four
- Restored in striking Nero over a red Skai interior
- Participant in The ICE St. Moritz 2022
- Documented by an Alfa Romeo *Certificato di Origine*, an ASI *Certificato di Identità,* and a Swiss FIVA Identity Card
- An icon of La Dolce Vita, styled by Pinin Farina

- Äusserst begehrte offene zweisitzige Ausführung der Giulietta
- Veloce-Spezifikation, vom leistungsstarken 1.290-cm³-Reihenvierzylinder angetrieben
- Restauriert in markantem Nero mit roter Skai-Innenausstattung
- Teilnehmer am „The ICE“ in St. Moritz 2022
- Dokumentiert durch ein Alfa Romeo Certificato di Origine, ein ASI Certificato di Identità und ein Schweizer FIVA-Ausweis
- Eine von Pinin Farina entworfene Ikone des „La Dolce Vita“

Max Hoffman, the highly influential importer of European cars into the United States, persuaded Alfa Romeo to produce a Spider version of its highly acclaimed Giulietta Sprint, a model celebrated as much for its elegant, graceful lines as for its formidable competition record, with class victories at the Mille Miglia, the Tour de France Automobile and the 1,000 km of the Nürburgring, among other notable achievements.

While Franco Scaglione penned the Giulietta Sprint coupé for Bertone, Alfa Romeo turned to Pinin Farina for the Spider. Power came from a front-mounted, longitudinally installed 1,290-cc inline-four producing 65 PS. As with the Giulietta Sprint, a more potent Veloce version of the Spider was also offered. Equipped with twin Weber 40 DCO3 carburetors and a higher compression ratio, it delivered a top speed of 180 km/h, compared with 165 km/h for the standard model.

Built in May 1957 and shipped to New York through Max Hoffman, who had committed to purchasing an initial batch of 2,500 cars, this early 750F Spider Veloce is undoubtedly one of those cars. Repatriated to Italy in the early twenty-first century, the car underwent a comprehensive restoration, returning to its original factory-finish *Nero* black paintwork and receiving a correct-type engine as confirmed by its Alfa Romeo-issued *Certificato di Origine*. In 2014, it was registered in Italy by its owner, who retained the car until 2021, when it was acquired by its current owner who imported the Spider Veloce into Switzerland and entered it in The ICE in 2022, the prestigious automotive gathering held each winter in St. Moritz.

Max Hoffman, der überaus einflussreiche Importeur europäischer Automobile in die Vereinigten Staaten, überzeugte Alfa Romeo davon, Spider-Versionen des hochgelobten Giulietta Sprint zu produzieren – ein Modell, das für seine eleganten, anmutigen Linien ebenso gefeiert wurde wie für seine beeindruckenden Erfolge im Motorsport, darunter Kategoriensiege an der Mille Miglia, der Tour de France Automobile sowie den 1.000 km vom Nürburgring.

Während Franco Scaglione das Giulietta Sprint Coupé für Bertone entwarf, wandte sich Alfa Romeo für den Spider an Pinin Farina. Für den Antrieb sorgte ein vorne längs eingebauter 1.290-cm³-Reihenvierzylinder mit 65 PS. Wie schon beim Giulietta Sprint wurde auch der Spider in einer leistungsstärkeren Veloce-Ausführung angeboten. Ausgestattet mit Doppel-Weber-Vergasern vom Typ 40 DCO3 sowie einer höheren Verdichtung erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h, verglichen mit 165 km/h beim Standardmodell.

Dieser frühe 750F Spider Veloce wurde im Mai 1957 hergestellt und über Max Hoffman, der sich zum Kauf einer ersten Tranche von 2.500 Fahrzeugen verpflichtet hatte, nach New York geliefert; er gehört zweifellos zu dieser ersten Serie. Anfang des 21. Jahrhunderts nach Italien reimportiert, unterzog man den Wagen einer umfassenden Restaurierung. Dabei erhielt er wieder seine originale Werkslackierung in Nero (Schwarz) sowie einen korrekten Motor, wie im durch Alfa Romeo ausgestellten Certificato di Origine bestätigt wird. Im Jahre 2014 wurde dieses Exemplar von seinem damaligen Besitzer in Italien zugelassen und verblieb in dessen Eigentum bis 2021. Anschliessend erwarb der heutige Eigner den Spider Veloce, importierte ihn in die Schweiz und nahm 2022 am „The ICE“ teil – dem renommierten Automobil-Event, der jeden Winter auf dem gefrorenen See in St. Moritz stattfindet.









LOT 134

2013 Aston Martin Vanquish Centenary Edition

Chassis | Fahrgestell Nr.	SCFLDCFPXEGJ00503	CHF 110’000 - CHF 150’000
Centenary Edition Nr.	001	
Documents	Swiss Carte Grise	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis	

- The first of just 100 Aston Martin Vanquish Centenary Editions produced worldwide
- Delivered new to Aston Martin Geneva and held in Swiss ownership from new
- Unveiled on the day of the actual 100th anniversary
- Equipped with a 6.0-liter naturally aspirated V12 delivering 573 horsepower
- Trim-exclusive “graduated” two-tone Q Skyfall Silver and Meteorite Silver finish
- Unique Centenary Edition touches include special interior appointments, sterling silver badging, and commemorative sill plaques numbered 001/100
- Features Deep Soft Black leather seats and steering wheel previously reserved for the ultra-exclusive One-77
- Awarded at the Concours d’Elégance Suisse, where the engine was signed by former long-standing Aston Martin CEO Ulrich Bez

- Das erste von weltweit nur 100 produzierten Exemplaren der Aston Martin Vanquish Centenary Edition
- Neu an Aston Martin Genf geliefert und seit der Erstauslieferung in Schweizer Erstbesitz
- Neuvorstellung am Tag des eigentlichen 100-jährigen Jubiläums
- Mit einem 6,0-Liter-Saugmotor-V12 ausgestattet , der 573 PS leistet
- Modellspezifische zweifarbige Auslaufslackierung (Graduated Finish) in Q Skyfall Silver und Meteorite Silver
- Einzigartige Details der Centenary Edition umfassen eine spezielle Innenausstattung, Embleme aus Sterlingsilber und nummerierte Jubiläums-Einstiegsleisten (001/100)
- Mit Sitzen und Lenkrad in Deep Soft Black-Leder ausgestattet – ein Detail, das zuvor dem ultra-exklusiven One-77 vorbehalten war
- Am Concours d’Elégance Suisse ausgezeichnet, wo der Motor vom langjährigen ehemaligen Aston Martin-CEO Ulrich Bez handsigniert wurde









Aston Martin marked its hundredth year in 2013 with a series of centenary specials celebrating a century of exquisite British craftsmanship, chief among them the Vanquish Centenary Edition. Limited to just 100 examples, the Vanquish Centenary Edition received a suite of exclusive Q by Aston Martin appointments, most strikingly the two-tone "graduated" finish blending Skyfall Silver into Meteorite Silver across the hood and trunk lid, plus solid sterling-silver exterior badging that frames hand-painted enamel logos. The 2+2, primarily carbon fiber cabin was trimmed in Deep Soft Black leather complemented by silver seatbelts and contrast stitching, silver Aston Martin wings embroidered into the headrests, and individually numbered sill plaques. The rare Vanquish was also heavily equipped with carbon ceramic brakes, a carbon fiber roof, and the 1000-watt Bang & Olufsen BeoSound 13-speaker audio system.

Aston Martin unveiled the Vanquish Centenary Edition on 15 January 2013, precisely 100 years to the day after the luxury grand touring titan was established. Appropriately, the unveiling took place at Henniker Mews, where the marque's story began with founders Robert Bamford and Lionel Martin back in 1913. This example, Centenary Edition number 001, was shown to the press and displayed alongside "Coal Scuttle"—Aston's first automotive creation. The car was subsequently showcased at the Geneva Motor Show that March among a majestic display of new Astons, and later at the Concours d'Elégance Suisse where it received an award and had its engine signed by former Aston Martin CEO Ulrich Bez.

Aston Martin feierte sein hundertjähriges Bestehen im Jahre 2013 mit einer Reihe von Jubiläums-Sondermodellen, die ein Jahrhundert exquisiter britischer Handwerkskunst würdigten – allen voran der Vanquish Centenary Edition. Diese auf nur 100 Exemplare limitierte Sonderserie erhielt eine Reihe exklusiver Ausstattungsmerkmale von Q by Aston Martin. Am auffälligsten ist die zweifarbige Auslaufslackierung, wobei der Farbton *Skyfall Silver* über die Motorhaube und den Kofferraumdeckel fliessend in *Meteorite Silver* übergeht, ergänzt durch äussere Embleme aus massivem Sterlingsilber, welche handgemalte Emaille-Logos einrahmen. Die 2+2-Kabine, die überwiegend aus Kohlefaser besteht, wurde mit Leder in *Deep Soft Black* ausgekleidet, das durch silberne Sicherheitsgurte und Kontrastnähte, in die Kopfstützen eingestickte silberne Aston Martin-Flügel sowie einzeln nummerierte Einstiegsleisten ergänzt wird. Der seltene Vanquish war zudem reichhaltig ausgestattet: unter anderem mit Keramik-Karbon-Bremsen, einem Kohlefaser-Dach und dem 1.000 Watt starken Bang & Olufsen BeoSound Audiosystem mit 13 Lautsprechern.

Aston Martin stellte die Vanquish Centenary Edition am 15. Januar 2013 vor – auf den Tag genau 100 Jahre nach der Gründung des Luxus-Grand-Touring-Giganten. Passenderweise fand die Enthüllung in den Henniker Mews statt, wo die Geschichte der Marke mit den Gründern Robert Bamford und Lionel Martin im Jahre 1913 ihren Anfang nahm. Dieses Exemplar, die Centenary Edition Nummer 001, wurde der Presse präsentiert und an der Seite von „Coal Scuttle" ausgestellt – Aston Martins allererster Automobilkreation. Im März

Following these debut appearances, the Vanquish was delivered new via Aston Martin Geneva to its first owner in June 2013 according to its stamped service booklet. Meticulous annual services are recorded at the aforementioned dealer of origin through 2023, with the rare Aston recently receiving a comprehensive service in February 2026 from authorized Aston Martin service center B.I. Collection SG AG in Niederwil.

The first Aston Martin Vanquish Centenary Edition is offered today from long-term Swiss ownership, with 38,000 kilometers at cataloging. It is furnished with a trunk-mounted umbrella and its special Customer Presentation Box that includes two crystal glass keys, silver grade pen, silver cufflinks, and Bang & Olufsen headphones.

desselben Jahres zeigte man den Wagen am Genfer Auto-Salon inmitten einer majestätischen Präsentation neuer Aston Martins und später wurde er am Concours d'Elégance Suisse ausgezeichnet, wo sein Motor vom ehemaligen Aston Martin-CEO Ulrich Bez signiert wurde.

Nach diesen Premierenauftritten wurde der Vanquish im Juni 2013 laut abgestempeltem Serviceheft über Aston Martin Genf neu an seinen ersten Besitzer ausgeliefert. Akribische jährliche Wartungen sind bei dem aufgeführten Ersthändler bis 2023 dokumentiert. Zuletzt erhielt der seltene Aston im Februar 2026 einen umfassenden Service durch das autorisierte Aston Martin Service-Zentrum *B.I. Collection* SG AG in Niederwil.

Der erste Aston Martin Vanquish Centenary Edition wird heute aus langjährigem Schweizer Besitz angeboten, mit einer Laufleistung von 38.000 km zum Zeitpunkt der Katalogisierung. Er ist mit einem im Kofferraum montierten Regenschirm ausgestattet sowie seiner speziellen Kunden-Präsentationsbox (*Customer Presentation Box*), welche zwei Kristallglasschlüssel, ein Schreibutensil aus Silber, silberne Manschettenknöpfe als auch Bang & Olufsen Kopfhörer enthält.









∫ LOT 135

2020 Aston Martin DB5 Goldfinger Edition

Chassis | Fahrgestell Nr.	DB500705R
Engine | Motor Nr.	400/00705
Body | Karosserie Nr.	DB500705R
Documents	Bill of Sale
Dokumente	Kaufvertrag

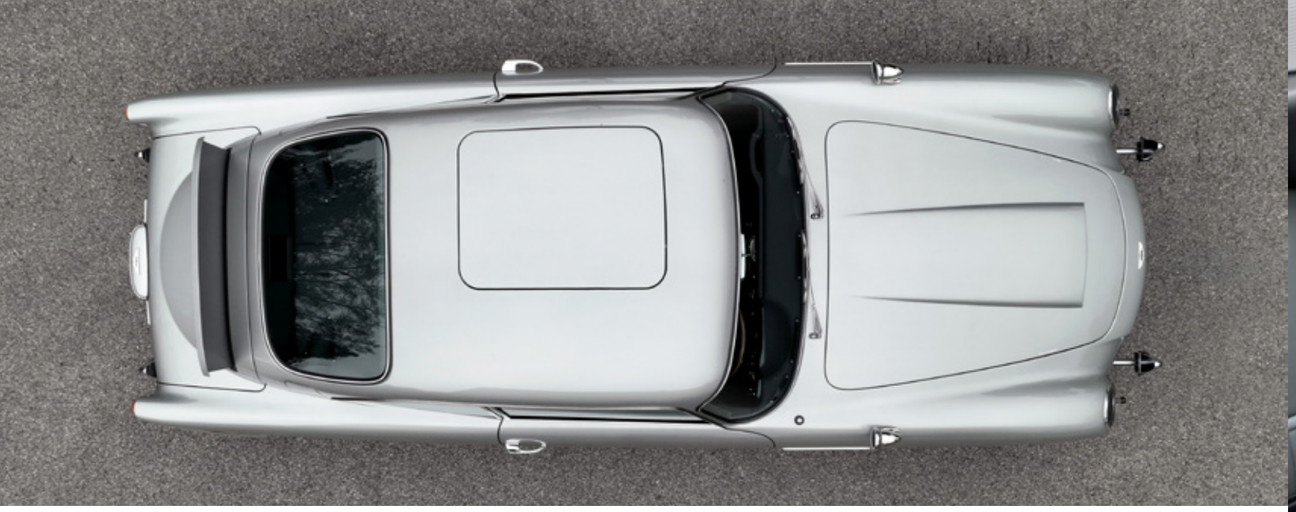
CHF 750’000 - CHF 950’000

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported in Switzerland. Following the auction, Swiss customs clearance or re-export must be arranged via CAR Logistics.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt. Im Anschluss an die Auktion muss die definitive Einfuhr in die Schweiz oder Wiederausfuhr über CAR Logistics arrangiert werden.

- One of just 25 authentic, non-road-legal DB5 Goldfinger Editions
- Finished in iconic Silver Birch, as famously driven by Sean Connery
- Handcrafted over 4,000 hours at Aston Martin Works in Newport Pagnell
- Equipped with working James Bond-inspired gadgetry, including the optional removable roof panel above the passenger seat, a nod to the ejector seat
- Originally offered at £2,75 million, excluding taxes
- Accompanied by a portfolio of illustrations and photographs
- Powered by a proper 4.0-liter inline-six producing 290 horsepower, paired with a five-speed ZF manual transmission

- Eines von nur 25 authentischen, nicht für den Strassenverkehr zugelassenen Exemplaren der DB5 Goldfinger Edition
- Ausführung in legendärem *Silver Birch*, wie er bekanntermeise von Sean Connery gefahren wurde
- Während über 4.000 Arbeitsstunden bei Aston Martin Works in Newport Pagnell handgefertigt
- Ausstattung beinhaltet funktionierende, von James Bond inspirierte Gadgets, einschliesslich das optionale abnehmbare Dachsegment über dem Beifahrersitz – eine Anspielung auf den Schleudersitz
- Ursprünglich zu einem Preis von 2,75 Millionen Pfund Sterling (zzgl. Steuern) angeboten
- Angeboten mit einem Ordner voller Illustrationen und Fotos
- Von einem 4,0-Liter-Reihensechszylinder mit 290 PS angetrieben, gepaart mit einem manuellen Fünfgang-Schaltgetriebe von ZF









Some of you are no doubt among the already rare lucky few with Corgi Toys' James Bond Aston Martin DB5 on your desk, perhaps even in its original 1965 box. But for 25 truly privileged collectors, Aston Martin and EON Productions, the production company behind James Bond, created an official, factory-built recreation of the silver-screen DB5, more than half a century after the car first appeared in the 1964 Bond film *Goldfinger*.

Finished in the iconic and elegant Silver Birch, just as it appeared in the hands of Sean Connery, each car required over 4,000 hours to build at the original factory in Newport Pagnell, and was originally offered at £2.75 million, excluding taxes. Power comes from a 4.0-liter inline-six producing 290 horsepower, sent to the rear axle through a five-speed ZF manual transmission and a mechanical limited-slip differential.

In homage to the gadgetry supplied by Q Branch, working film-inspired gadgets were co-developed with Oscar winner Chris Corbould, special effects supervisor on the Bond films. These include a simulated rear oil-slick delivery system, simulated twin front machine guns, a simulated tire slasher, a simulated radar screen tracker map, a gear-knob actuator button, and a telephone in the driver's door.

Other gadgets, however, are genuinely functional: a rear smoke-screen delivery system, revolving front and rear license plates with triple plates, including the iconic BMT 214A, a bullet-resistant rear shield, front and rear battering rams, a hidden weapons and storage tray under the seat, armrest- and center-console-mounted switchgear, and a remote control to activate the gadgets.

Lavishly equipped as standard though they are, one item, fitted to this example, was offered only as an option: the removable roof panel above the passenger seat, a nod to the famous ejector seat. This example offers a rare opportunity to take the wheel of the world's most famous secret agent in one of Britain's most celebrated automobiles, bringing the fantasy of James Bond to life in spectacular fashion.

Iconic and timeless, the Aston Martin DB5 has appeared in eight James Bond films across the decades, driven by Sean Connery, Pierce Brosnan and, more recently, Daniel Craig, who, in *Skyfall* (2012), reaches for his analog DB5 when modern technology has been compromised. It is further proof that in a world in flux, where values are sometimes turned upside down, some things remain immutable.

Einige von Ihnen gehören zweifellos zu den wenigen Glücklichen, die den James Bond Aston Martin DB5 von Corgi Toys auf ihrem Schreibtisch haben – vielleicht sogar in der Originalverpackung von 1965. Doch für 25 wirklich privilegierte Sammler kreierten Aston Martin und EON Productions, die Produktionsfirma hinter James Bond, mehr als ein halbes Jahrhundert nach dem ersten Auftritt des Wagens im Bond-Film *Goldfinger* (1964), eine offizielle, im Werk gebaute Neuauflage des Leinwand-DB5.

Mit einer Ausführung im legendären und eleganten *Silver Birch*, genau wie er in den Händen von Sean Connery zu sehen war, erforderte jedes Fahrzeug 4.000 Arbeitsstunden für die Herstellung im ursprünglichen Werk in Newport Pagnell und wurde ursprünglich für 2,75 Millionen Pfund Sterling (zzgl. Steuern) angeboten. Der Antrieb erfolgt über einen 4,0-Liter-Reihensechszylinder mit 290 PS, die über ein Fünfgang-Schaltgetriebe von ZF und ein mechanisches Sperrdifferenzial an die Hinterachse übertragen werden.

Als Hommage an die von der Q-Branch bereitgestellten technischen Spielereien wurden funktionierende, vom Film inspirierte Gadgets gemeinsam mit dem Oscar-Preisträger Chris Corbould entwickelt, dem Supervisor für visuelle Effekte der Bond-Filme. Dazu gehören eine Nachahmung der Heck-Ölspritzanlage, simulierte Doppel-Maschinengewehre vorne, ein imitierter Reifenschneider, eine simulierte Radarbildschirm mit Überwachungskarte, ein Auslöseknopf auf dem Schaltknauf sowie ein Telefon in der Fahrertür.

Andere Gadgets sind andererseits voll funktionsfähig: eine Nebelwand-Anlage am Heck, drehbare Nummernschilder vorne und hinten mit Dreifach-Schildern (einschliesslich des ikonischen Kennzeichens BMT 214A), ein kugelsicherer Schutzschild am Heck, Rammvorrichtungen vorne und hinten, ein verstecktes Waffen- und Staufach unter dem Sitz, in der Armlehne und der Mittelkonsole montierte Schalter sowie eine Fernbedienung zur Aktivierung der Gadgets.

Obwohl bereits serienmässig ausgiebig ausgestattet, wurde ein Element, mit dem dieses Exemplar versehen ist, nur als Option angeboten: das abnehmbare Dachsegment über dem Beifahrersitz – eine Anspielung auf den berühmten Schleudersitz. Dieses Fahrzeug bietet die seltene Gelegenheit, im wohl berühmtesten Automobil Grossbritanniens selbst das Steuer des bekanntesten Geheimagenten der Welt zu übernehmen und die Fantasie von James Bond auf spektakuläre Weise zum Leben zu erwecken.

Legendär und zeitlos – der Aston Martin DB5 war im Laufe der Jahrzehnte in acht James-Bond-Filmen zu sehen, gefahren von Sean Connery, Pierce Brosnan und in jüngster Zeit von Daniel Craig, welcher in *Skyfall* (2012) auf seinen puristischen DB5 zurückgreift, während die moderne Technologie versagt. Dies ist ein weiterer Beweis dafür, dass in einer Welt im Wandel, in der Werte manchmal auf den Kopf gestellt werden, manche Dinge unvergänglich bleiben.











LOT 136

1964 Mercedes-Benz 230 SL Pagoda

Chassis | Fahrgestell Nr.	113.042.10.002162	CHF 60’000 - CHF 80’000
Engine | Motor Nr.	127.981.10.002021	Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis
Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

- Early production example featuring the vertically mounted spare tire fitted to the first Pagodas off the line
- Powered by its original, matching-numbers 2.3-liter inline-six desirably paired with a four-speed manual transmission
- Finished in timeless White with a Blue leather interior restored in 2026 by a Mercedes-Benz specialist and accompanied by its matching hardtop
- Mercedes-Benz’s most elegant and sporting mid-century two-seater roadster

- Frühes Serienexemplar mit dem vertikal montierten Reserverad der allerersten vom Band gelaufenen Pagoden
- Angetrieben von seinem originalen Matching-Numbers-2,3-Liter-Reihensechszylinder, gekoppelt an ein begehrenswertes manuelles Viergang-Schaltgetriebe
- Ausgeführt im zeitlosen Weiss mit restaurierter blauer Lederausstattung (Restaurierung 2026 durch einen Mercedes-Benz-Spezialisten); inklusive passendem Hardtop
- Der eleganteste und sportlichste Zweisitzer-Roadster von Mercedes-Benz Mitte des 20. Jahrhunderts

This Swiss-delivery 230 SL numbers among the earliest examples produced, retaining the vertically mounted spare tire fitted to the first Pagodas assembled at Sindelfingen before Mercedes-Benz revised the trunk layout. Finished in White over a Blue interior with the desirable four-speed manual transmission and a Becker Europa radio, the car spent decades in the hands of a Swiss automotive journalist, who drove it regularly and entered it in numerous events. Its engine and mechanical systems were revised before a restoration was completed in 2013 and 2014 that included refinishing the bodywork and renewal of the interior trim.

The car passed to its next caretaker in 2015 and has since been entered in a number of events, including the Raid Basel-Paris. A major inspection followed in 2024, and the car passed its most recent Swiss veteran vehicle inspection in 2025, when it also received a full engine service, valve adjustment, lubrication, injection system cleaning, and ignition system overhaul. Most recently, in 2026, the interior was restored in Stuttgart by a Mercedes-Benz specialist, followed by a fresh oil change, with the Pagoda appearing that same year as the star of Swiss Classic World, Switzerland’s largest classic car show, held annually in Lucerne. This early Swiss-delivery Pagoda carries the charming styling of the early 1960s, its White over Blue color combination looking as effortlessly elegant today as it did when the car was new.

Dieser in die Schweiz ausgelieferte 230 SL gehört zu den ersten hergestellten Exemplaren und besitzt noch das stehend montierte Reserverad der im Werk Sindelfingen produzierten Pagoden, bevor Mercedes-Benz die Kofferraumaufteilung überarbeitete. Ausgeführt in Weiss mit einem blauen Innenraum, ausgestattet mit dem begehrten Viergang-Schaltgetriebe sowie einem Becker-Europa-Radio, verbrachte der Wagen Jahrzehnte im Besitze eines Schweizer Automobiljournalisten, welcher ihn regelmässig fuhr und bei zahlreichen Veranstaltungen einsetzte. Motor und Mechanik wurden überarbeitet, bevor in den Jahren 2013 und 2014 eine Restaurierung abgeschlossen wurde, die eine Neulackierung der Karosserie sowie die Erneuerung der Innenausstattung umfasste.

Der Wagen ging 2015 an seinen nächsten Besitzer über und wurde seitdem an mehreren Anlässen eingesetzt, darunter der Rallye Raid Basel-Paris. Im Jahr 2024 folgte eine grosse Inspektion; seine jüngste Schweizer Veteranenfahrzeug-Prüfung bestand dieser Wagen 2025. In diesem Zuge erhielt der Wagen ausserdem einen umfassenden Motorenservice, eine Ventil-Einstellung, Schmierung, eine Reinigung der Einspritzanlage sowie eine Überholung der Zündanlage. Zuletzt wurde der Innenraum im Jahr 2026 in Stuttgart durch einen Mercedes-Benz-Spezialisten restauriert, gefolgt von einem frischen Ölwechsel. Im selben Jahr trat die Pagode als Star der Swiss Classic World auf – der grössten Oldtimermesse der Schweiz, welche jährlich in Luzern stattfindet. Diese frühe Schweizer Erstauslieferung verkörpert das charmante Styling anfangs der 1960er-Jahre; ihre Farbkombination Weiss über Blau wirkt heute noch genauso mühelos elegant wie am Tag der Auslieferung.









LOT 137

1968 Shelby GT500 KR Fastback

Chassis | Fahrgestell Nr.	8T02R210296-03680	CHF 250’000 - CHF 350’000
Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

- One of 96 four-speed GT500 KR Fastbacks finished in Highland Green
- Delivered new to Jack Loftus Ford in Hinsdale, Illinois, USA
- Factory Highland Green over Black knit vinyl color scheme
- Documented by an Elite Marti Report, dealer invoice copy, and the Shelby American World Registry entry
- Graded FIVA condition 1 by an independent Swiss appraiser in March 2026

- Eines von 96 GT500 KR Fastback-Exemplaren mit manuellem Viergang-Schaltgetriebe und in Highland Green lackiert
- Neu an Jack Loftus Ford in Hinsdale, Illinois, USA ausgeliefert
- Werksseitige Farbkombination: Highland Green und schwarzem Strickvinyl („Black knit vinyl“)
- Dokumentiert mit einem Elite Marti Report, einer Kopie der Händlerrechnung sowie dem Eintrag im Shelby American World Registry
- Von einem unabhängigen Schweizer Sachverständigen im März 2026 mit der FIVA-Zustandsnote 1 bewertet









Ordered on 1 May 1968, this GT500 KR Fastback was completed on 17 June, one day ahead of its scheduled build date, according to its Elite Marti Report, an officially licensed Ford product. The report and door data plate confirm a factory specification of Highland Green paint over Black knit vinyl luxury bucket seats, the 428 Cobra Jet V8, a four-speed manual transmission, and a 3.50 Traction-Lok rear axle. The Marti Report further identifies it as one of 96 four-speed KR Fastbacks finished in Highland Green. Of those, 80 received the Black knit vinyl interior, 60 of these the 3.50 axle, and only two were shipped to Jack Loftus Ford.

Invoiced to that Hinsdale, Illinois, dealership on 21 June 1968, the Shelby carried an MSRP of $4,927.08 with power front disc brakes, power steering, shoulder harnesses, a fold-down rear seat, a push-button AM radio, and the Tilt-Away steering wheel among its options. It shipped by rail on 28 June and sold on 15 July to first owner C. Surman of River Forest, who returned it to the dealership twice that year for warranty work at 451 and 3,824 miles. The Shelby American World Registry traces a subsequent chain of Chicago-area owners into the 2000s, and its registry photograph shows the car wearing red paint.

The KR was later exported to Switzerland, where it was granted veteran status in January 2014 and passed its most recent inspection in April 2021. It has since been returned to its original Highland Green with white stripes and rides on 10-spoke wheels shod with Radial G/T tires. The cabin retains its woodgrain trim, Cobra-branded lap belts, Black knit vinyl upholstery, and wood-rim steering wheel. A metric

Am 1. Mai 1968 geordert, wurde dieser GT500 KR Fastback am 17. Juni fertiggestellt – einen Tag vor dem geplanten Produktionsdatum, wie aus dem Elite Marti Report hervorgeht, einem offiziell lizenzierten Ford-Dokument. Der Bericht sowie die Datenplakette an der Tür bestätigen die Werksausstattung in der Lackierung Highland Green und Luxus-Schalensitzen in schwarzem Strickvinyl, angetrieben von einem 428-Cobra-Jet-V8 zusammen mit einem manuellen Viergang-Schaltgetriebe und einer 3.50-Traction-Lok-Hinterachse. Der Marti Report weist das Fahrzeug zudem als einen von nur 96 KR Fastbacks mit Viergang-Schaltgetriebe in Highland Green aus. Von diesen erhielten 80 die Innenausstattung in schwarzem Strickvinyl, 60 die 3.50-Hinterachse, und lediglich zwei Exemplare wurden an Jack Loftus Ford ausgeliefert.

Dem Händler in Hinsdale, Illinois, am 21. Juni 1968 in Rechnung gestellt, belief sich der Verkaufspreis (MSRP) des Shelby auf 4.927,08 US-Dollar. Zur Ausstattung gehörten unter anderem Scheibenbremsen vorne mit Bremskraftverstärker, Servolenkung, Hosenträgergurte, eine umklappbare Rücksitzbank, ein AM-Radio mit Sendertasten sowie das schwenkbare „Tilt-Away“-Lenkrad. Das Fahrzeug wurde am 28. Juni per Bahn transportiert und am 15. Juli an seinen Erstbesitzer C. Surman aus River Forest verkauft. Dieser brachte den Wagen im selben Jahr zweimal für Garantiearbeiten bei einem Meilenstand von 451 bzw. 3.824 Meilen zum Händler zurück. Das Shelby American World Registry dokumentiert eine nachfolgende Kette von Eigentümern im Raum Chicago bis in die 2000er-Jahre; das Registerfoto zeigt das Fahrzeug in roter Lackierung.

speedometer and an AM/FM cassette unit have been fitted, the former showing 1,560 kilometers at the time of cataloging. A March 2026 appraisal, commissioned under the current caretaker, assigned it FIVA condition 1 in every category, from bodywork and paint to mechanicals, interior, and trim, and noted its conformity to original specification.

The Shelby is accompanied by its Marti Report, a copy of the original invoice, 1968 Shelby Cobra GT 350/500 owner’s manual, and a selection of invoices. This is a superb example of its type, ideal for showing or driving as Carroll Shelby intended it to be: the “King of the Road.”

Später wurde der KR in die Schweiz exportiert, wo ihm im Januar 2014 der Veteranenstatus anerkannt wurde und er seine letzte Inspektion im April 2021 absolvierte. Seitdem wurde er wieder in seinen Originalton Highland Green mit weissen Streifen gebracht und steht auf 10-Speichen-Felgen mit Radial G/T-Reifen. Der Innenraum bewahrt seine Holzdekor-Ausstattung, Beckengurte mit Cobra-Emblem, Polsterung in schwarzem Strickvinyl sowie das Holzlenkrad. Ein metrischer Tachometer sowie ein AM/FM-Kassettenradio wurden nachgerüstet; ersterer zeigte bei der Katalogisierung 1.560 Kilometer an. Ein im März 2026 unter dem aktuellen Besitzer in Auftrag gegebenes Gutachten bescheinigte dem Fahrzeug in allen Kategorien – von Karosserie und Lack über Mechanik bis hin zu Innenraum und Zierteilen – die FIVA-Zustandsnote 1 und hob die Übereinstimmung mit der Originalspezifikation hervor.

Der Shelby wird zusammen mit seinem Marti Report, einer Kopie der Originalrechnung, der Betriebsanleitung für den 1968 Shelby Cobra GT 350/500 sowie einer Auswahl an Rechnungen angeboten. Dies ist ein herausragendes Exemplar seines Typs – ideal zum Ausstellen oder zum Fahren, ganz so, wie Carroll Shelby es beabsichtigt hatte: als wahrer „King of the Road“.



LOT 138

1989 Porsche 928 S4

Chassis | Fahrgestell Nr.	WP0ZZZ92ZKS841415
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 30’000 - CHF 50’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

- Delivered new in Switzerland through AMAG
- The recipient of Special Wishes from Porsche Exclusive when new
- Optioned with heated and power memory front seats, limited slip differential, desirable sunroof, and distinctive 1980s-style fabric seat inserts
- Offered with owner’s books in their leather pouch, including its stamped service book, full emissions service record, invoices dating back to 2002 and veteran vehicle inspection valid until 2032
- A nicely preserved example with 115,663 km on the odometer from new
- Sought-after S4 model powered by the 5.0-liter V8 engine producing 320 PS

- Als Neuwagen in der Schweiz über AMAG ausgeliefert
- Ab Werk mit Sonderwünschen der Porsche Exclusive-Abteilung ausgeliefert
- Ausgestattet mit beheizbaren und elektrisch verstellbaren Vordersitzen mit Memory-Funktion, Sperrdifferenzial, begehrtem Schiebedach sowie charakteristischen Stoffsitzbezügen im Stil der 1980er-Jahre
- Angeboten mit den Fahrzeugbüchern in deren Ledermappe, einschliesslich des gestempelten Servicehefts, des vollständigen Abgas-Wartungsdokuments, Rechnungen bis zurück ins Jahr 2002 und einer bis 2032 gültigen Veteranenprüfung
- Ein gut erhaltenes Exemplar mit nur 115.663 km Gesamtlaufleistung
- Begehrtes S4-Modell, angetrieben von einem 5,0-Liter-V8-Motor mit 320 PS

Delivered new in Switzerland in April 1989 through AMAG, this 928 S4 was finished in *Indischrot* and specified with a number of desirable options, including heated and power-adjustable front seats with memory, limited-slip differential, and a sunroof. Interestingly, three Porsche Exclusive Z-Orders appear on the digital build sheet and are confirmed on the options sticker. It is believed that the distinctive and very 1980s fabric seat inserts were part of this Special Wishes request.

Showing just 115,663 km from new, the car is accompanied by extensive documentation reflecting regular use and maintenance by Porsche and AMAG. Its stamped service book is complemented by anti-pollution service records dating from 1989 to the present, as well as service invoices dating back to 2002, available on file.

Over the past three years, this 928 S4 has undergone significant maintenance, including a full brake-system service, a cooling-system flush, repairs to the sunroof, a thorough inspection and servicing of the electrical system, and a clear-coat restoration with ceramic treatment. This year, the car received a comprehensive service and passed its latest inspection.

While many rightfully associate the 928 with a luxurious nature and a suite of amenities typically seen in a grand tourer, Porsche’s forward-looking car was every bit the athlete expected of the marque. The 928 S4’s exploits at Bonneville are certainly a highlight, but so too must have been the return trip following its record setting run, with tinted glass, air conditioning, cruise control, and a 10-speaker HiFi sound system all as standard equipment.







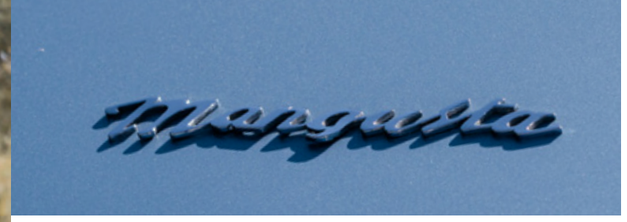
Dieser 928 S4 wurde im April 1989 als Neuwagen in der Schweiz über AMAG ausgeliefert. Er war in Indischrot lackiert und mit einer Reihe begehrter Optionen ausgestattet, darunter beheizbaren und elektrisch verstellbaren Vordersitzen mit Memory-Funktion, Sperrdifferenzial sowie einem Schiebedach. Interessanterweise tauchen auf dem digitalen Datenblatt drei Porsche Exclusive Z-Codes auf, die auch auf dem Optionsaufkleber bestätigt sind. Es wird angenommen, dass die charakteristischen Stoffsitzbezüge im typischen 80er-Jahre-Design Teil dieser Sonderwunsch-Anfrage waren.

Mit einem Kilometerstand von nur 115.663 wird das Fahrzeug von einer umfangreichen Dokumentation begleitet, welche eine regelmässige Nutzung sowie die durchgehende Wartung und Pflege durch Porsche und AMAG belegt. Das gestempelte Serviceheft wird durch das Abgas-Wartungsheft ergänzt, welches Einträge von 1989 bis heute vorweist, sowie im Dossier vorliegende Servicerechnungen ab dem Jahr 2002.

In den letzten drei Jahren wurde dieser 928 S4 umfassend gewartet. Dazu gehörten ein kompletter Bremsenservice, eine Spülung des Kühlsystems, Reparaturen am Schiebedach, eine gründliche Überprüfung und Wartung der Elektrik sowie eine Klarlack-Restauration mit Keramikversiegelung. In diesem Jahr erhielt der Wagen einen umfassenden Service und wurde als Veteranenfahrzeug frisch geprüft.

Während viele den 928 zu Recht mit Luxus und dem Komfort eines klassischen Grand Tourers verbinden, war Porsches zukunftsweisendes Modell in jeder Hinsicht ein echter Sportler. Die Rekordfahrt des 928 S4 in Bonneville ist sicherlich ein Highlight – ebenso wie die Rückfahrt nach dem Rekordversuch, welche dank getönten Scheiben, Klimaanlage, Tempomat und einem HiFi-Soundsystem mit 10 Lautsprechern (alles Serienausstattung) extrem komfortabel ausfiel.











∫ LOT 139

1969 De Tomaso Mangusta

Chassis | Fahrgestell Nr.	8MA748
Documents Dokumente	German Fahrzeugbrief Deutscher Fahrzeugbrief

CHF 230’000 - CHF 275’000

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

- One of 401 De Tomaso Mangustas produced
- Restored in light blue metallic over black leather
- Originally delivered to the U.S. and imported to Germany in 1990
- Retained by its third and current owner for 13 years; driven sparingly with 07 collector plates since 2024
- Powered by a 4.9-liter Ford V8, viewable through the Mangusta’s defining gullwing-style engine cover
- De Tomaso Automobili’s second sports car and the predecessor to the Pantera

- Eine von 401 gebauten De Tomaso Mangustas
- Restauriert in Hellblau-Metallic und schwarzem Leder
- Ursprünglich in die USA ausgeliefert und 1990 nach Deutschland importiert
- Seit 13 Jahren im Besitze seines dritten und heutigen Eigentümers; seit 2024 sparsam unter dem 07er-Sammlerkennzeichen gefahren
- Von einem 4,9-Liter-Ford-V8 angetrieben, der durch die für den Mangusta charakteristische Motorabdeckung im Flügeltürer-Stil zu sehen ist
- Das zweite Sportwagenmodell von De Tomaso Automobili und der Vorgänger des Pantera

The Mangusta was De Tomaso’s second production car, evolving from a Shelby-developed prototype by Peter Brock. Introduced in 1967, this mid-engined grand tourer boasted handsome styling penned by Giorgetto Giugiaro of Carrozzeria Ghia and featured an array of standard amenities including leather upholstery, power windows, and air conditioning. Beneath its distinctive center-hinged gullwing engine covers lay a 4.9-liter Ford V8 producing more than 300 horsepower, channeled through a ZF five-speed manual transmission and limited-slip differential. With 401 units produced, the Mangusta established De Tomaso on the global stage.

Originally specified in Silver according to the De Tomaso Registry, this 1969 De Tomaso Mangusta was delivered new to the U.S. and was imported to Germany in 1990. The Mangusta was expertly restored at Auto-Neuser in Nuremberg that year, with photos on file showing a repaint to its current light blue metallic finish; combined with a black leather interior. The car remained in Nuremberg until 2013 when it was purchased by the consignor in Munich. Its FIVA Identity Card notes that the Mangusta has been subtly enhanced with a Holley 4260 carburetor as well as slightly larger tires front and rear.

Today, this beautifully restored example is offered with its FIVA Identity Card, original German registration, and the aforementioned photos from its meticulous restoration.

Die Mangusta war das zweite Serienfahrzeug von De Tomaso und basierte auf einem von Shelby entwickelten Prototyp von Peter Brock. Dieser 1967 vorgestellte Mittelmotor-Grand-Tourer bestach durch ein attraktives Design aus der Feder von Giorgetto Giugiaro (Carrozzeria Ghia) und verfügte über eine umfangreiche Serienausstattung inklusive Ledersitzen, elektrische Fensterheber sowie eine Klimaanlage. Unter den charakteristischen, mittig angeschlagenen Flügeltür-Motorabdeckungen steckte ein 4,9-Liter-Ford-V8 mit über 300 PS, dessen Kraft über ein manuelles ZF-Fünfgang-Schaltgetriebe mit Sperrdifferenzial übertragen wurde. Mit 401 hergestellten Exemplaren etablierte die Mangusta die Marke De Tomaso auf der weltweiten Bühne.

Laut De Tomaso-Register ursprünglich in Silber spezifiziert, wurde diese Mangusta von 1969 neu in die USA ausgeliefert und 1990 nach Deutschland importiert. Dieses Exemplar wurde im selben Jahr bei Auto-Neuser in Nürnberg fachgerecht restauriert. Vorliegende Fotos dokumentieren die Neulackierung in seinem heutigen hellblauen Metallic-Farbton, kombiniert mit einer schwarzen Lederausstattung. Das Fahrzeug verblieb bis 2013 in Nürnberg, ehe es vom Einlieferer in München erworben wurde. Sein FIVA-Fahrzeugpass vermerkt, dass der Mangusta zudem dezent mit einem Holley-4260-Vergaser sowie geringfügig breiteren Reifen vorne und hinten aufgewertet wurde.

Heute wird dieses wunderschön restaurierte Exemplar mit seinem FIVA-Wagenpass, der originalen deutschen Zulassung und den bereits erwähnten Fotos seiner akribischen Restaurierung angeboten.



LOT 140

2000 Ferrari 360 Modena

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZFFYR51B000120931	CHF 130’000 - CHF 170’000
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

- Factory-equipped with the eminently desirable six-speed manual transmission
- Swiss-delivered example finished in *Grigio Titanio* over *Cuoio Naturale* leather
- Benefited from a comprehensive 2024 service by Swiss specialist WHS Walter Historische Sportwagen
- 3.6-liter V8 delivering 400 PS and 373 Nm of torque
- Displaying fewer than 64,000 km at cataloging

- Ab Werk mit dem äusserst begehrten manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet
- In die Schweiz ausgeliefertes Exemplar in Grigio Titanio mit Lederinnenausstattung in Cuoio Naturale
- Profitierte im Jahre 2024 von einem umfassenden Service durch den Schweizer Spezialisten WHS Walter Historische Sportwagen
- 3,6-Liter-V8 mit einer Leistung von 400 PS und 373 Nm Drehmoment
- Kilometerstand bei Katalogisierung von weniger als 64’000 km

This attractive 360 Modena, chassis number 120931, was delivered new in Switzerland and first registered on 26 July 2000. It is finished in *Grigio Titanio* over *Cuoio Naturale* leather and pairs the 400-PS 3.6-liter V8 with the rare and highly sought after gated six-speed manual transmission. Aside from a Tubi exhaust, the car remains largely as delivered.

The stamped service book records maintenance from 2003 onward, beginning with visits to Juan Auto on the Côte d’Azur and Garage Zénith in Lausanne. Garage Zénith continued to look after the car through 2012, replacing the timing belts in 2004, 2007, and 2008 and fitting a new clutch at 33,383 km in August 2008. Garage Donati in Corseaux renewed the belts in 2017, and official dealer B.I. Collection Zurich did so again in August 2022 at 47,571 km.

In 2023, the car received an extensive detail, a ceramic coating, a refinished front bumper, and paint-protection film on the bumper, hood, front fenders, headlamps, and sills, as well as an air-conditioning recharge at B.I. Collection. In May 2024, WHS Walter Historische Sportwagen AG in Bachenbülach serviced the car at 55,628 km, fitting a new air-conditioning compressor and drier and cross-drilled Brembo discs and pads at all four corners, renewing the brake fluid, and replacing the front undertray. The work totaled more than CHF 8’000.

Now displaying fewer than 64,000 kilometers at cataloging, this manual-equipped 360 Modena is offered with its leather tool roll and tire inflator, a car cover, and owner’s manuals in their leather wallet.







Dieser attraktive 360 Modena mit der Fahrgestellnummer 120931 wurde als Neuwagen in die Schweiz ausgeliefert und am 26. Juli 2000 erstmals zugelassen. Er ist in Grigio Titanio mit Leder in Cuoio Naturale gehalten und kombiniert den 400 PS starken 3,6-Liter-V8 mit der seltenen und sehr begehrten manuellen Sechsgang-Kulissenschaltung. Abgesehen von einer Tubi-Auspuffanlage präsentiert sich das Fahrzeug weitgehend im Auslieferungs-zustand.

Das abgestempelte Serviceheft dokumentiert die Wartungshistorie ab 2003, beginnend mit Werkstattbesuchen bei Juan Auto an der Côte d’Azur und der Garage Zénith in Lausanne. Die Garage Zénith betreute den Wagen bis 2012 weiter, ersetzte 2004, 2007 sowie 2008 die Zahnriemen und montierte im August 2008 bei 33’383 km eine neue Kupplung. Die Garage Donati in Corseaux erneuerte die Zahnriemen im Jahre 2017, und der offizielle Vertragshändler B.I. Collection Zürich wiederholte diese Wartung im August 2022 bei 47’571 km.

Im Jahre 2023 erhielt der Wagen bei B.I. Collection eine umfassende Fahrzeugauf-bereitung, eine Keramikversiegelung, eine neu lackierte Frontschürze sowie eine Lackschutzfolie auf der vorderen Stossstange, Motorhaube, vorderen Kotflügeln, Scheinwerfern und Schwellern sowie ein Auffüllen der Klimaanlage. Im Mai 2024 wartete die WHS Walter Historische Sportwagen AG in Bachenbülach das Fahrzeug bei 55’628 km. Dabei wurden ein neuer Klimakompressor und Trockner eingesetzt, gelochte Brembo Bremsscheiben und Bremsbeläge rundum montiert, die Bremsflüssigkeit gewechselt sowie der vordere Unterboden ersetzt. Die Arbeiten beliefen sich auf insgesamt über 8’000 CHF.

Mit weniger als 64’000 Kilometern bei der Katalogisierung wird dieser handgeschaltete 360 Modena mit seiner Werkzeugrolle aus Leder, dem Reifenkit, einer Abdeckhaube als auch den Bedienungsanleitungen im Lederetui angeboten.



LOT 141

1989 Porsche 911 Turbo Cabriolet

Chassis | Fahrgestell Nr.	WP0EB0935KS070436
Engine | Motor Nr.	68K00832
Transmission | Getriebe Nr.	2K01577
Documents	Swiss Carte Grise
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 150’000 - CHF 200’000

- Finished in Paint to Sample *Felsengrün Metallic* with a special-order *Graugrün* convertible top
- Factory equipped with a limited-slip differential and heated front Cashmere Beige leather Recaro sport seats
- A matching-numbers, U.S.-market example accompanied by a clean CARFAX Vehicle History Report
- Upgraded with Rest-of-World exterior lighting, rear bumpers, and metric speedometer
- The final year of the original 911 Turbo and the only Type 930 paired with a five-speed G50 transmission
- Offered with a Swiss service history and servicing by De Siebenthal in 2024 and 2025

- Ausführung in der Sonderfarbe (Paint to Sample) Felsengrün-Metallic mit einem sondergefertigten Verdeck in Graugrün
- Ab Werk mit einem Sperrdifferenzial ausgestattet und beheizbaren Recaro-Sportsitzen vorn in Leder Cashmere Beige versehen
- Ein „Matching Numbers“-Exemplar für den US-Markt, begleitet von einem lückenlosen CARFAX-Fahrzeugbericht
- Aufgerüstet mit Rest-of-World-Aussenbeleuchtung (Rest der Welt / EU-Spezifikation), Heckstossstangen und metrischem Tacho
- Das letzte Modelljahr des ursprünglichen 911 Turbo und der einzige Typ 930, der mit einem manuellen Fünfgang-G50-Getriebe kombiniert wurde
- Angeboten mit Schweizer Servicehistorie und Wartungen durch De Siebenthal in den Jahren 2024 und 2025

Offered for just two years, in 1987 and 1988, *Felsengrün* (Granite Green) Metallic was already an uncommon choice when the original owner of this 1989 911 Turbo Cabriolet revived the color through Porsche’s Paint to Sample program. Ordered through Paul Miller Porsche in Parsippany, New Jersey, USA, the car was additionally specified with a specially matched *Graugrün* convertible top over Cashmere Beige leather, plus a limited-slip differential, heated front leather Recaro sport seats, and a Blaupunkt Reno SQR 46 radio.

Unbeknownst to buyers at the time, the 1989 model year would be the final year of the original G-Modell 911 Turbo and the only Type 930 to feature a five-speed G50 transmission, a highly collectible combination. Finished in Stuttgart in January 1989, the Turbo’s service book records it was delivered to its first owner that April. Its clean CARFAX Vehicle History Report reveals a move to California by 1997, where it remained until returning to Europe in 2010 with approximately 52,000 mi or 83,700 km.

Following its arrival in Europe, its exterior lighting, rear bumperettes, and speedometer were exchanged for correct European-market units, and it is fitted with an always-in-style Momo Prototipo steering wheel. Between 2018 and 2023, the Turbo Cabriolet was serviced at Garage Auto-Rallye in Geneva and, most recently, at Marc De Siebenthal’s Meca Components in July 2024 and 2025. The latest two-page invoice from De Siebenthal records over CHF 6’000 in work that included a brake service with new discs and pads, new wheel bearings, new oil hoses, and fresh transmission fluid and Motul engine oil.

Today, this rare Paint to Sample 1989 Turbo Cabriolet brings together a distinctive color combination, the final-year status of the original 911 Turbo, and the desirable five-speed G50 manual transmission. With its open-air configuration, matching-numbers status, and documented Swiss service history, it represents a particularly appealing example of one of the defining performance cars of 1980s automotive culture.







Felsengrün-Metallic, das nur zwei Jahre lang – 1987 und 1988 – angeboten wurde, war bereits eine seltene Wahl, als der Erstbesitzer dieses 1989er 911 Turbo Cabriolets die Farbe via Porsches „Paint to Sample“-Programm (Farbe nach Wahl) wiederaufleben liess. Bestellt durch Paul Miller Porsche in Parsippany, New Jersey, USA, wurde das Fahrzeug zusätzlich mit einem speziell abgestimmten graugrünen Verdeck und einer Lederausstattung in Cashmere Beige, sowie einem Sperrdifferenzial, beheizbaren Recaro-Sportsitzen vorn aus Leder und einem Blaupunkt Radio Reno SQR 46 ausgestattet.

Was den Käufern damals noch nicht bewusst war: Das Modelljahr 1989 sollte das letzte Jahr des ursprünglichen G-Modell 911 Turbo und der einzige Typ 930 mit einem Fünfgang-G50-Getriebe sein – eine äusserst begehrte Sammlerkombination. Der 911 Turbo wurde im Januar 1989 in Stuttgart fertiggestellt und das Wartungsheft weist aus, dass der Wagen im April desselben Jahres an seinen Erstbesitzer ausgeliefert wurde. Der lückenlose CARFAX-Fahrzeugbericht belegt einen Umzug im Jahr 1997 nach Kalifornien, wo der Wagen blieb, bevor er 2010 mit ca. 52.000 Meilen oder 83.700 km nach Europa zurückkehrte.

Nach seiner Ankunft in Europa wurden die Lampen, die hinteren Stossstangen-Hörner sowie der Tacho gegen korrekte Einheiten für den europäischen Markt ausgetauscht; zudem ist der Wagen mit einem zeitlos stilvollen Momo Prototipo-Sportlenkrad ausgestattet. Zwischen 2018 und 2023 wurde das Turbo Cabriolet in der Garage Auto-Rallye in Genf gewartet, zuletzt im Juli 2024 sowie 2025 bei Meca Components von Marc De Siebenthal. Die jüngste zweiseitige Rechnung von De Siebenthal dokumentiert Arbeiten im Wert von über 6.000 CHF, darunter einen Bremsenservice mit neuen Scheiben und Belägen, neue Radlager, neue Ölschläuche sowie frisches Getriebeöl und Motul-Motorenöl.

Heute vereint dieses seltene 1989er Turbo Cabriolet in Sonderfarbe eine unverwechselbare Farbkombination, den Status des letzten Modelljahres des ursprünglichen 911 Turbo und das begehrte Fünfgang-G50-Schaltgetriebe. Mit seiner Open-Air-Konfiguration, dem „Matching Numbers“-Status sowie der dokumentierten Schweizer Servicehistorie stellt es ein besonders attraktives Exemplar eines der prägendsten Sportwagen der Automobilkultur der 1980er-Jahre dar.



LOT 142

1966 Porsche 911

Chassis | Fahrgestell Nr.	304010	CHF 100’000 - CHF 150’000
Engine | Motor Nr.	907203	Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis
Transmission | Getriebe Nr.	1280313 (See text)	
Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

— Restored in its original colors of Light Ivory over a Black interior

— Retains its matching-numbers air-cooled flat-six per its AMAG-issued Porsche Certificate and factory Kardex

— Originally delivered through Porsche MAHAG optioned with Catacolor tinted glass, a travel kit, a Webasto heater, and more

— Offered with Swiss restoration and maintenance invoices, including 2017 engine and transmission rebuilds, and a recent September 2026 servicing

— Restauriert in den Originalfarben Hellelfenbein und einer schwarzen Innenausstattung

— Verfügt gemäss dem von AMAG ausgestellten Porsche-Zertifikat und der werksseitigen Kardex-Karte über seinen originalen luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotor mit Matching Numbers

— Ursprünglich über Porsche MAHAG ausgeliefert, ausgestattet mit getöntem Catacolor-Glas, einem Reiseset, einer Webasto-Heizung und mehr

— Mit Schweizer Restaurierungs- und Wartungsrechnungen, einschliesslich Motor- und Getriebeüberholungen aus dem Jahre 2017, sowie einem kürzlich durchgeführten Service vom September 2026 angeboten

Delivered through Porsche MAHAG in Munich, Germany, in April 1966, the Kardex warranty for this U.S.-market 1966 Porsche 911 reveals it was a Tourist Delivery example ordered by Roy O’Brian of Arlington, Virginia. The Light Ivory coupé was optioned with Catacolor tinted glass all around, a Webasto heater, radio suppression, bumper guards with rubber trim, and a travel kit. The Black upholstered interior was optioned with front shoulder belts and desirable Pepita fabric seat inserts.

The 911 likely returned to the U.S. with O’Brian later that year and according to a previous U.S. title, this early 911 coupé was located in Florida as early as 1984. Research indicates it had been stored from the late 1980s until 2007 when it was advertised for sale with 86,000 original miles, fitted with Weber carburetors, and given a recent service. Interestingly, the car was fitted with a sunroof at the time, yet this is not noted on the Kardex warranty card.

By October 2007 the rare Light Ivory 911 had returned to Europe, where it was imported into Switzerland and issued a Porsche Certificate through AMAG confirming that after 42 years the 911 retained its matching numbers 2.0-liter flat-six engine. Service and restoration invoices on file reveal a substantial investment first at S/F Classic Cars, Garage Furer Classic Cars, and Ruckstuhl Classic Cars, the last of which is in Adliswil, just outside Zürich.

The work has been all-encompassing with engine and transmission (a Type 902/2 five-speed sourced from a 912) rebuilds in 2017 at Ruckstuhl Classic Cars invoiced at CHF 44’000. The engine was completely disassembled down to the crankshaft, with work performed on the case and heads, the cylinders honed, and new seals and gaskets fitted upon reassembly. While the mechanical work was done, the electrics were attended to and various parts were rechromed, including the bumper horns. Additional cosmetic work was completed, and a full accounting of the restoration and servicing is available online for review.

With its matching-numbers engine, original colors, and documented mechanical and cosmetic work, this early short-wheelbase 911 offers an appealing blend of period-correct specification and considered restoration, ready to be enjoyed on the road.







Dieser für den US-Markt bestimmte Porsche 911 von 1966 wurde im April 1966 über Porsche MAHAG in München ausgeliefert. Die Kardex-Garantiekarte zeigt, dass es sich um ein Fahrzeug zur Werksabholung (*Tourist Delivery*) handelte, das von Roy O’Brian aus Arlington, Virginia, bestellt wurde. Das Coupé in Hellelfenbein war rundum mit getöntem Catacolor-Glas, einer Webasto-Heizung, Funkentstörfilter, Stossstangenhörnern mit Gummileisten und einem Reiseset ausgestattet. Die schwarz gepolsterte Innenausstattung bot optional Schultergurte vorne und begehrte Sitzbezüge aus Pepita-Stoff.

Der 911 kehrte wahrscheinlich später im selben Jahr mit O’Brian in die USA zurück. Laut einer früheren US-Fahrzeugbescheinigung befand sich dieses frühe 911 Coupé bereits 1984 in Florida. Recherchen deuten darauf hin, dass das Fahrzeug von den späten 1980er Jahren bis 2007 eingelagert war, als es mit einer Laufleistung von 86.000 Original-Meilen, mit Weber-Vergasern ausgerüstet und nach einem frischen Service zum Verkauf angeboten wurde. Interessanterweise war der Wagen zu jenem Zeitpunkt mit einem Schiebedach ausgestattet, was jedoch nicht auf der Kardex-Garantiekarte vermerkt ist.

Bis Oktober 2007 war der seltene 911 in Hellelfenbein nach Europa zurückgekehrt, wo er in die Schweiz importiert wurde. Dort stellte AMAG ein Porsche-Zertifikat aus, welches bestätigte, dass der 911 nach 42 Jahren noch immer über seinen nummerngleichen (*Matching Numbers*) 2,0-Liter-Sechszylinder-Boxermotor verfügte. Vorliegende Service- und Restaurierungsrechnungen belegen erhebliche Investitionen, zunächst bei S/F Classic Cars, Garage Furer Classic Cars und Ruckstuhl Classic Cars – letztere mit Sitz in Adliswil, direkt ausserhalb Zürichs.

Die Arbeiten waren umfassend: Im Jahre 2017 wurden Motor und Getriebe (ein Fünfgang-Typ 902/2 aus einem 912) bei Ruckstuhl Classic Cars für CHF 44.000 überholt. Der Motor wurde komplett bis auf die Kurbelwelle zerlegt, wobei Arbeiten am Gehäuse und an den Zylinderköpfen durchgeführt, die Zylinder feingeschliffen und beim Zusammenbau neue Dichtungen eingesetzt wurden. Während der mechanischen Arbeiten überholte man die Elektrik und verchromte verschiedene Teile neu, darunter die Stossstangenhörner. Zudem wurden weitere optische Arbeiten abgeschlossen; eine vollständige Aufstellung der Restaurierungs- und Wartungsarbeiten steht online zur Einsicht bereit.

Mit seinem nummerngleichen Motor, den Originalfarben und den dokumentierten mechanischen sowie optischen Arbeiten bietet dieser frühe 911 mit kurzem Radstand eine ansprechende Kombination aus zeitgenössischer Spezifikation und durchdachter Restaurierung – bereit, auf der Strasse erlebt zu werden.









LOT 143

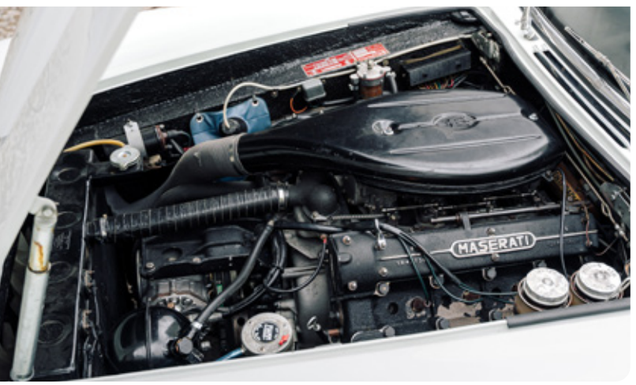
1968 Maserati Quattroporte 4200

Chassis | Fahrgestell Nr.	AM1072258	CHF 50’000 - CHF 70’000
Engine | Motor Nr.	AM1072258	Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise with Veteran Code Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

- Matching-numbers example of the original AM107 Quattroporte, Frua-designed and Vignale-built in twin-headlamp Series II form
- Retained in the same Italian ownership for very nearly four decades
- Stored in a Bologna workshop from 1977 and rediscovered in 2012 with 82,000 km recorded
- One of two examples of its kind finished in *Bianco Polo Park* (White) over *Senape* (Tan)
- Extensively recommissioned in Switzerland between 2022 and 2025, and Swiss-registered as a *Veteranenfahrzeug*

- “Matching-Numbers”-Exemplar des ursprünglichen AM107 Quattroporte, von Frua entworfen und von Vignale als Series-II-Version mit Doppelscheinwerfern produziert
- Fast vier Jahrzehnte lang im selben italienischen Besitz
- Ab 1977 in einer Werkstatt in Bologna eingelagert und 2012 mit einem abgelesenen Kilometerstand von 82.000 km wiederentdeckt
- Eines von nur zwei Exemplaren dieses Modells in der Farbkombination Bianco Polo Park (Weiss) über Senape (Leder Tan/Beige)
- Zwischen 2022 und 2025 in der Schweiz umfassend wiederinstandgesetzt und hierzulande als Veteranenfahrzeug zugelassen









Completed at Modena in May 1968, Quattroporte 4200 chassis number 2258 is reported by marque historian Fabio Collina of Maserati Archivio Storico to be one of just two examples finished in its particular color combination of *Bianco Polo Park* (White) over *Senape* (Tan) leather. Furthermore, its Maserati S.p.A. Certificate of Origin confirms that the car retains its matching-numbers AM107 engine.

The Quattroporte was registered on 12 June 1968 to Clara Benelli of Bologna, wearing Roman plates “F93440.” It passed within the family to Tenuta Benelli S.p.A. in June 1970 and to Rubiesse S.p.A. in November 1976, before it was sold in January 1977 to Federico Masetti Zannini, a young Bolognese enthusiast then aged 27, who re-registered it locally as “BO 697333” that July. With some 82,000 kilometers showing, the Maserati was placed in the back of a workshop, sheltered beneath a scaffold, and left. It remained there, untouched and undisturbed, until 2012—thirty-five years of accidental preservation, and the reason so much of the car survives as it left Vignale.

Masetti Zannini finally parted with his Quattroporte in February 2014, when the Bolognese specialist Romano Marchioni acquired the car and carried out a sympathetic mechanical and cosmetic recommissioning. Later that year it was sold to the current Swiss custodian, who imported it in September 2021 and embarked on a patient, well-documented program of sorting. Period-correct Pirelli Cinturato CN72 tires were fitted, Rudy Nafzger reconditioned and re-dyed the original upholstery and door panels in 2022, and Garage Oberalp and Garage

Der im Mai 1968 in Modena fertiggestellte Quattroporte 4200 mit der Fahrgestellnummer 2258 ist laut dem Markenhistoriker Fabio Collina vom Maserati Archivio Storico eines von nur zwei Exemplaren, welche in der besonderen Farbkombination Bianco Polo Park (Weiss) über Senape (Leder Tan/Beige) hergestellt wurden. Darüber hinaus bestätigt das Maserati S.p.A. Certificate of Origin, dass das Fahrzeug seinen originalen „Matching-Numbers“-AM107-Motor behalten hat.

Der Quattroporte wurde am 12. Juni 1968 auf Clara Benelli aus Bologna mit dem römischen Kennzeichen „F93440“ zugelassen. Im Juni 1970 ging er innerhalb der Familie an die Tenuta Benelli S.p.A. über und im November 1976 an die Rubiesse S.p.A., bevor der Wagen im Januar 1977 an Federico Masetti Zannini verkauft wurde – einen damals 27-jährigen Enthusiasten aus Bologna, welcher das Auto im Juli desselben Jahres lokal auf „BO 697333“ neu anmeldete. Mit einem Tachostand von rund 82.000 Kilometern wurde der Maserati im hinteren Teil einer Werkstatt unter einem Gerüst abgestellt und dort belassen. Er verblieb dort unberührt und ungestört bis zum Jahr 2012 – während 35 Jahren unbeabsichtigter Konservierung, was auch erklärt, warum so viel an dem Fahrzeug im Zustand der Auslieferung durch Vignale erhalten geblieben ist.

Masetti Zannini trennte sich schliesslich im Februar 2014 von seinem Quattroporte, als der Bologneser Spezialist Romano Marchioni das Fahrzeug übernahm und alsdann eine behutsame mechanische sowie kosmetische Wiederinstandsetzung durchführte. Später im selben

Limacher devoted substantial mechanical attention to the steering box and column, braking system, and in 2025 a complete overhaul of the four Weber carburetors and both servos. Thus prepared, it passed Swiss veteran inspection in June 2025.

Offered today with an exceptional file of Italian registration documents dating back to 1968, the Maserati Certificate of Origin, and invoices documenting its recent recommissioning, this Quattroporte combines nearly four decades in single Italian ownership with the reassurance of freshly sorted, road-ready mechanicals. Few examples of Frua’s understated Series II Quattroporte can claim so continuous a documented history, originality, or so distinctive a color as chassis 2258.

Jahr wurde der Wagen an den heutigen Schweizer Besitzer verkauft, der ihn im September 2021 importierte und eine ausgiebige, gut dokumentierte Restaurierung begann. Es wurden zeitgemässe Pirelli Cinturato CN72-Reifen montiert, Rudy Nafzger bearbeitete 2022 die originale Polsterung sowie die Türverkleidungen und färbte sie nach. Die Garagen Oberalp und Limacher führten umfangreiche mechanische Arbeiten an Lenkgetriebe, Lenksäule und Bremsanlage sowie 2025 eine vollständige Überholung der vier Weber-Vergaser und beider Servomotoren durch. Aufgrund dieser Wiederinstandstellung bestand das Fahrzeug im Juni 2025 die Schweizer Motorfahrzeugkontrolle (MFK) mit Veteranenstatus.

Heute mit einer aussergewöhnlichen Dokumentationsakte inklusive italienischer Zulassungsdokumente seit 1968, dem Maserati Certificate of Origin sowie Rechnungen der jüngsten Überholungsarbeiten angeboten, vereint dieser Quattroporte fast vier jahrzehntelangen Besitz in durchwegs italienischer Hand mit der Gewissheit einer frisch überholten, fahrbereiten Mechanik. Nur wenige Exemplare des von Fruas dezent gestalteten Series II Quattroporte vermögen eine solch lückenlose, dokumentierte Historie wie auch Originalität oder eine dermassen markante Farbgebung vorweisen wie die Fahrgestellnummer 2258.







In 1967, Peter Monteverdi turned a split from Ferrari into a marque of his own. He paired Swiss engineering with American V8 muscle and Italian coachwork, first by Frua and later by Fissore. Within the resulting High Speed 375 family, the 375/4 stood apart as the four-door coach-built limousine, built to carry five passengers in comfort at a grand touring pace.

Believed to be one of fewer than 30 examples of the 375/4 ever built, chassis number 3115 is powered by the marque's stalwart 7.2-liter Chrysler Magnum 440 V8, producing 375 SAE hp and coupled to the optional three-speed automatic.

First registered in Switzerland in February 1975, it passed through two Swiss owners before its acquisition by the current collector in 2016, who oversaw a complete concours-level restoration in silver grey metallic over new black leather between 2016 and 2020. Maintained to a concours standard in the years since, the 375/4 has continued to appear on the judging field at events including the Concours d'Elegance in Zürich and Baden-Baden, a fitting testament to its impeccable presentation.

The rare Swiss-built car shows approximately 69,000 kilometers at cataloging, believed to be original, and was serviced most recently in July 2026 by M&R Automobile. It ranks among the most coveted of Monteverdi's Swiss coach-built automobiles, offered today as a remarkable statement of Basel's singular grand touring ambition.

∫ LOT 144

1975 Monteverdi High Speed 375/4

Chassis | Fahrgestell Nr.	3115
Documents	German Fahrzeugbrief
Dokumente	Deutscher Fahrzeugbrief

CHF 185'000 - CHF 230'000

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

- Rare five-seat four-door coach-built limousine believed to be one of less than 30 produced
- Originally sold new in Switzerland, offered with just under 70,000 km, believed to be original
- Complete concours-level restoration finished in 2020 in its silver grey metallic over a black leather interior
- Fitted with a 7.2-liter Magnum (440 cu-in) V8 producing 375 SAE hp coupled to an optional three-speed automatic transmission
- Recent July 2026 service by M&R Automobile
- Among the most recognizable and coveted Swiss-built automobiles handbuilt for speed and comfort

- seltene viertürige limousine mit 5 Sitzen und eines von vermutlich weniger als 30 gebauten Exemplaren
- Ursprünglich in der Schweiz neu verkauft, mit einem vermutlich originalen Kilometerstand von knapp 70.000 km
- Vollständige im Jahr 2020 abgeschlossene Restaurierung auf Concours-Niveau; in Silbergrau-Metallic mit schwarzer Lederausstattung
- Ausgestattet mit einem 7,2-Liter-Magnum-(440 cu-in)-V8-Motor mit 375 SAE-PS, gekoppelt an ein optionales Dreigang-Automatikgetriebe
- Kürzlich im Juli 2026 durch M&R Automobile gewartet
- Zählt zu den bekanntesten und begehrtesten in der Schweiz gebauten Automobilen; von Hand für Geschwindigkeit und Komfort gefertigt



Im Jahr 1967 wandelte Peter Monteverdi das Ende seiner Geschäftsbeziehung zu Ferrari in die Gründung seiner eigenen Automarke um. Er vereinte Schweizer Ingenieurskunst mit amerikanischer V8-Power und italienischer Karosseriebaukunst – zunächst durch Frua und später Fissore. Innerhalb der daraus entstandenen High Speed 375-Modellfamilie stach der 375/4 als viertürige, karossierte Limousine hervor, die darauf ausgelegt war, fünf Passagiere mit hohem Komfort bei Gran-Turismo-Geschwindigkeit zu befördern.

Fahrgestellnummer 3115 gilt als eines von weniger als 30 jemals gebauten Exemplaren des 375/4. Angetrieben wird der Wagen vom bewährten 7,2-Liter-Chrysler-Magnum-440-V8, welcher 375 SAE-PS leistet und mit dem optionalen Dreigang-Automatikgetriebe ausgerüstet ist.

Erstmals im Februar 1975 in der Schweiz zugelassen, ging das Fahrzeug vorerst durch die Hände von zwei Schweizer Besitzern, bevor es 2016 durch den derzeitigen Sammler erworben wurde. Dieser ließ zwischen 2016 und 2020 eine vollständige Restaurierung auf Concours-Niveau, in silbergrau-metallic und neuem schwarzen Leder durchführen. In den darauffolgenden Jahren stets nach Concours-Standard gepflegt, nahm der 375/4 weiterhin an Concours Veranstaltungen wie dem Concours d'Elegance in Zürich und Baden-Baden teil – ein passender Beweis für seinen tadellosen Zustand.

Das seltene, in der Schweiz gebaute Fahrzeug weist zum Zeitpunkt der Katalogisierung einen Kilometerstand von rund 69.000 Kilometern auf, die als original gelten, und wurde zuletzt im Juli 2026 von M&R Automobile gewartet. Es zählt zu den begehrtesten Schweizer Einzelanfertigungen von Monteverdi und wird heute als bemerkenswertes Zeugnis der einzigartigen Basler Gran-Turismo-Ambition angeboten.



LOT 145

1987 Ferrari Testarossa

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZFFSA17S000070847	CHF 120’000 - CHF 150’000
Engine | Motor Nr.	00370	Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis
Transmission | Getriebe Nr.	N1799	
Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

- Delivered new in *Rosso Corsa* over a Beige/*Nero* leather interior with *Testa di Moro* carpeting
- Long-term, 27-year original Swiss ownership until 2014
- Matching-numbers Tipo F113 4.9-liter flat-12 engine and transmission
- Desirable 16-inch “Monodado” wheels
- Just under 66,000 original kilometers recorded at cataloging
- Furnished with its books, five pieces of Schedoni luggage with dust bags, and service invoices under current ownership
- The quintessential 1980s Ferrari offered from its second owner

- Neu in Rosso Corsa mit einer Lederausstattung in Beige/Nero und Teppich in Testa di Moro ausgeliefert
- Bis 2014 während 27 Jahren im selben Schweizer Erstbesitz
- „Matching Numbers“ Tipo F113 4,9-Liter-180°-V12-Motor (Flachmotor) und Getriebe
- Begehrte 16-Zoll-„Monodado“-Felgen
- Knapp unter 66.000 Originalkilometer zum Zeitpunkt der Katalogisierung
- Mit seinen Handbüchern, fünf Schedoni-Gepäckstücken samt Schutzhüllen und Servicerechnungen aus dem aktuellen Besitz ausgestattet
- Der Inbegriff eines Ferrari der 1980er-Jahre - aus zweiter Hand

Originally supplied by the official Swiss Ferrari dealership Garage Frey Horw, this Testarossa has remained in the care of just two long-term owners since April 1987. A paragon of 1980s performance and styling famed for its 4.9-liter flat-12 engine, gated manual shift, “Monodado” center-lock wheels, and dramatic side strakes, the Testarossa offered few optional extras given its exceptionally luxurious nature. As such, the ordering party’s choices were largely limited to the interior and exterior colors, with this example specified in classic Rosso Corsa over Beige/*Nero* leather with *Testa di Moro* carpeting, while a stereo and Schedoni luggage set were available as optional additions.

Chassis number 70847 remained with its original owner in Neuenegg, Switzerland, for 27 years with selected use accumulating just 36,141 kilometers in that time. A list of completed services, recording work conducted at Garage Frey Horw and later at Garage Symbol Automobile in Matran, remains on file. The car was acquired in October 2014 by the consignor, only its second caretaker, whose meticulous approach to ownership is evident in a spreadsheet recording the date, distance, route, and fuel economy of each outing from 2016 through August 2026, many of them with the Ferrari Owners Club Switzerland. That same standard extends to the care afforded the car over the past decade, documented by a file of invoices and maintenance records. Chief among the work performed are a complete engine overhaul in 2016 and timing belt replacements at the prescribed three-year intervals.

Offered today in collectible, preserved condition with just under 66,000 original kilometers recorded at cataloging, this exceptional Testarossa is noted to retain the majority of its original coat of Rosso Corsa paint, with just a few panels having been repainted by the current owner due to stone chips and scratches, as well as its original Tipo F113 4.9-liter flat-12 engine and transmission. Furnished with five pieces from its Schedoni luggage set and their dust bags, as well as its original books, this most 1980s of Ferraris is a well-documented, Swiss-maintained example held to a standard that is always *en vogue*.







Dieser ursprünglich durch die offizielle Schweizer Ferrari-Vertretung Garage Frey in Horw ausgelieferte Testarossa befand sich seit April 1987 im Besitz von bloss zwei langjährigen Eigentümern. Als Inbegriff von Leistung und Styling der 1980er-Jahre – berühmt für seinen 4,9-Liter-180°-V12-Motor, das handgeschaltene Getriebe, die „Monodado“-Zentralverschlussfelgen und die dramatischen seitlichen Kühlrippen – bot der Testarossa wegen seiner aussergewöhnlich luxuriösen Serienausstattung nur wenige optionale Extras. Daher beschränkte sich die Wahl des Bestellers weitgehend auf die Innen- und Aussenfarben; dieses Exemplar wurde im klassischen Rosso Corsa mit beige/schwarzem Leder mit Teppich in Testa di Moro spezifiziert, während eine Stereoanlage und ein Schedoni-Gepäckset als Option erhältlich waren.

Fahrgestellnummer 70847 verblieb während 27 Jahren bei seinem Erstbesitzer in Neuenegg (Schweiz), wobei durch gezielte Nutzung in dieser Zeit lediglich 36.141 Kilometer gefahren wurden. Es liegt eine Liste der durchgeführten Wartungen vor, welche die Arbeiten durch die Garage Frey in Horw und später die Garage Symbol Automobile in Matran dokumentiert. Das Fahrzeug wurde im Oktober 2014 vom Einlieferer – erst sein zweiter Besitzer – erworben, dessen akribische Haltung im Umgang mit dem Wagen aus einer Tabelle hervorgeht: darin sind Datum, Strecke, Route und Kraftstoffverbrauch jeder Fahrt von 2016 bis August 2026 festgehalten, wobei viele Touren mit dem Ferrari Owners Club Switzerland unternommen wurden. Der gleiche hohe Standard erstreckte sich auf die Pflege des Fahrzeugs im letzten Jahrzehnt, was durch einen Ordner voller Rechnungen und Wartungsnachweise belegt wird. Zu den wichtigsten durchgeführten Arbeiten gehören eine komplette Motorüberholung im Jahr 2016 sowie der Zahnriemenwechsel in den vorgeschriebenen Dreijahresintervallen.

Heute in einem sammlerwürdigen, konservierten Zustand mit knapp unter 66.000 Originalkilometern bei der Katalogisierung angeboten, zeichnet sich dieser aussergewöhnliche Testarossa dadurch aus, dass er noch den Grossteil seiner Erstlackierung in Rosso Corsa aufweist. Lediglich einige wenige Teile wurden vom jetzigen Besitzer wegen kleinen Steinschlägen und Kratzern nachlackiert. Darüber hinaus verfügt der Wagen weiterhin über seinen originalen Tipo F113 4,9-Liter-180°-V12-Motor und sein Original- Getriebe. Ausgestattet mit fünf Schedoni-Gepäckstücken samt Schutzhüllen sowie den Originalbüchern ist dieser Ferrari der 80er-Jahre ein bestens dokumentiertes, in der Schweiz gepflegtes Exemplar mit Niveau, das nie aus der Mode kommt.



LOT 146

1974 Jaguar E-Type Series 3 Roadster

Chassis | Fahrgestell Nr.	UE1S23678	CHF 70’000 - CHF 90’000
Engine | Motor Nr.	7S14520LA	Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise with Veteran Code Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

- Matching-numbers engine as per its Jaguar Heritage Certificate
- Equipped with the desirable manual transmission and optional air conditioning
- Original factory left-hand-drive, finished in Old English White over a Biscuit leather interior
- Offered with four carburetors, a spare wire wheel, and an owner’s manual
- Final iteration of the iconic E-Type, powered by its 5.3-liter V12

- Motor und Fahrgestell laut Jaguar Heritage Certificate mit übereinstimmenden Nummern („Matching Numbers“)
- Mit dem begehrten manuellen Schaltgetriebe und optionaler Klimaanlage ausgestattet
- Originales Linkslenker-Modell ab Werk, Ausführung in Old English White und einer Lederausstattung in Biscuit
- Mit vier Vergasern, einem Ersatz-Speichenrad und der Betriebsanleitung angeboten
- Letzte Ausführung des ikonischen E-Type, angetrieben von seinem 5,3-Liter-V12

Introduced in 1971 to mark the 10th anniversary of the E-Type, the Series 3 brought significant developments that set it apart from its predecessors, most notably its substantial and smooth 5.3-liter V12 engine, cooled through a larger, full-width grille, as well as a chassis with a longer wheelbase and wider track, while retaining the unmistakable shape that had made the Jaguar E-Type famous.

Manufactured in October 1973 with the desirable manual transmission, this Jaguar E-Type Series 3 Roadster was delivered new in the United States in February 1974 in Old English White with a Biscuit interior, a color combination it retains to this day.

Imported to Switzerland for the new millennium, the car retains its matching-numbers engine and is equipped with the desirable air conditioning. It benefits from an older restoration in its original color configuration, according to its Jaguar Heritage Certificate. A metric odometer was fitted, and its large hood was replaced with a desirable European-specification example, removing the front-mounted US-market turn signals.

The car passed its veteran inspection on 21 May 2025, as evidenced by the stamp on its canceled Zurich registration, and will be offered with four carburetors, a spare wire wheel, and an owner’s manual. With its matching-numbers 5.3-liter V12, desirable manual transmission, and unmistakable styling, this Series 3 E-Type Roadster remains a highly sought-after classic, appreciated for its performance, timeless appeal, and status as the final iteration of the iconic E-Type line.







Der 1971 zum 10-jährigen Jubiläum des E-Type vorgestellte Series 3 brachte bedeutende Weiterentwicklungen mit sich, die ihn von seinen Vorgängern abhoben. Dazu gehörten vor allem sein kraftvoller und seidig laufender 5,3-Liter-V12-Motor, welcher durch einen grösseren, durchgehenden Kühlergrill gekühlt wurde, sowie ein Fahrgestell mit längerem Radstand und breiterer Spur – bei gleichzeitiger Beibehaltung der unverwechselbaren Form, die den Jaguar E-Type berühmt gemacht hatte.

Dieser Jaguar E-Type Series 3 Roadster wurde im Oktober 1973 mit dem begehrten manuellen Schaltgetriebe hergestellt und im Februar 1974 in den USA in Old English White mit Innenausstattung in Biscuit neu ausgeliefert – einer Farbkombination, die er bis heute trägt.

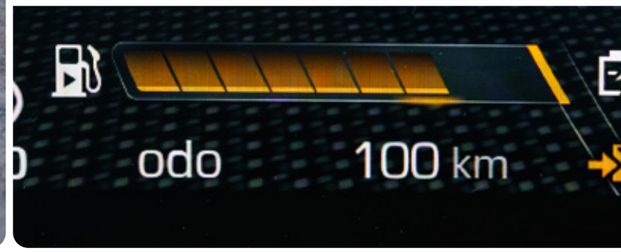
Zur Jahrtausendwende in die Schweiz importiert, bewahrt der Wagen seinen „Matching Numbers“-Motor und ist mit der begehrten Klimaanlage ausgestattet. Laut seinem Jaguar Heritage Certificate profitiert er von einer länger zurückliegenden Restaurierung in seiner originalen Farbkonfiguration. Es wurde ein Tacho mit Kilometerskala installiert und die grosse Motorhaube durch eine begehrte Ausführung nach europäischer Spezifikation ersetzt, wodurch die für den US-Markt typischen vorderen Blinker entfielen.

Das Fahrzeug bestand am 21. Mai 2025 die Schweizer Veteranenprüfung, wie der Stempel auf dem entwerteten Zürcher Fahrzeugausweis belegt. Es wird mit vier Vergasern, einem Ersatz-Speichenrad und einer Betriebsanleitung angeboten. Mit seinem imposanten Matching Numbers 5,3-Liter-V12, dem begehrten Schaltgetriebe und seinem unverwechselbaren Styling bleibt dieser Series 3 E-Type Roadster ein sehr gefragter Klassiker, welcher für seine Leistung, seine zeitlose Ausstrahlung und seinen Status als letzte Ausführung der ikonischen E-Type-Baureihe geschätzt wird.









LOT 147

2022 Ferrari 296 GTB

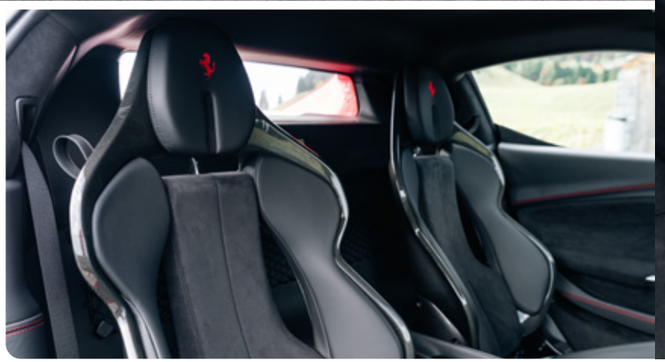
Chassis | Fahrgestell Nr.	ZFF99SMB000287256	CHF 275’000 - CHF 325’000
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

- A stunning Swiss-delivered example with just 100 kilometers recorded at cataloging
- Twin-turbocharged V6/plug-in hybrid developing a mighty 830 PS
- Incredible performance with everyday practicality
- Striking *Rosso Imola* paint with *Nero* Alcantara and leather upholstery
- Highly optioned to include large-size carbon racing seats, front suspension lifter, and numerous interior and exterior carbon fiber selections
- Furnished with factory tire inflator, tool kit, charging cable, and owner’s manual set

- Ein atemberaubendes, in die Schweiz ausgeliefertes Exemplar mit einem Kilometerstand von bloss 100 Kilometern bei Katalogisierung
- V6-Biturbo-Plug-in-Hybrid mit einer Leistung von satten 830 PS
- Unglaubliche Fahrleistungen bei uneingeschränkter Alltagstauglichkeit
- Markante Lackierung in Rosso Imola mit Alcantara und Leder-Interieur in Nero
- Umfangreich ausgestattet mit grossen Carbon-Schalensitzen, Vorderachs-Liftsystem sowie zahlreichen Kohlefaser-Optionen für Interieur und Exterieur
- Mit originalem Reifenkit, Bordwerkzeug, Ladekabel und Bedienungsanleitungen ausgestattet









The 296 GTB ushered in a new era for mid-engine production Ferraris. After a decades-long tradition of V8 engines, the 296, introduced in June 2021, rekindled the spirit of the Dino via its mid-mounted V6. Making use of the latest F1-inspired technology, the 3.0-liter *Tipo F163* features twin turbochargers and a plug-in hybrid system, producing a staggering 830 PS. It can cover up to 25 km on pure battery power, but of course, the electric motor's primary benefit is to boost performance. Sending power to the rear wheels via the dual-clutch eight-speed gearbox, the 296 sprints to 200 km/h in 7.3 seconds, storming on to a top speed of more than 330 km/h. All this technology is wrapped in a stunning body penned by Ferrari Centro Stile, with hints of the 250 LM in its curvaceous haunches, and it is considered among the most beautiful cars to emerge from Maranello in years.

Presented in a beautiful, special-order shade of *Rosso Imola*, this 2022 Ferrari 296 GTB is a superb, high-specification example showing a mere 100 kilometers recorded at the time of cataloging. This car features a wealth of personalization options, totaling 37 individual selections shown on the trunk-mounted plaque. Exterior options include a carbon rear diffuser, gloss black calipers, paint protection film, Scuderia Ferrari shields, carbon front splitter, front suspension lifter, and more. Inside, there are optional large-size carbon fiber racing seats upholstered in *Nero* leather and Alcantara with red stitching, premium hi-fi audio, Apple CarPlay, Alcantara dash webbing, and myriad carbon fiber trim selections.

Der 296 GTB läutete eine neue Ära für in Serie gefertigte Mittelmotor-Ferraris ein. Nach einer jahrzehntelangen Tradition von V8-Aggregaten liess der im Juni 2021 vorgestellte 296 mit seinem Mittelmotor-V6 den Geist des Dino wieder aufleben. Der 3,0-Liter-Motor des Tipo F163 nutzt neueste, von der Formel 1 inspirierte Technologie und verfügt über zwei Turbolader sowie ein Plug-in-Hybrid-System, welche zusammen gewaltige 830 PS leisten. Er kann bis zu 25 km rein elektrisch zurücklegen, wobei der Hauptvorteil des Elektromotors natürlich in der Leistungssteigerung liegt. Die Hinterräder werden über das 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe angetrieben, wodurch der 296 in 7,3 Sekunden auf 200 km/h beschleunigt und eine Höchstgeschwindigkeit von über 330 km/h erreicht. All diese Technologie ist in eine atemberaubende Karosserie aus der Feder des Ferrari Centro Stile verpackt, deren geschwungene hintere Kotflügel an den 250 LM erinnern. Er gilt als eines der schönsten Autos, die Maranello seit Jahren hervorgebracht hat.

In einer Ausführung der wunderschönen Sonderlackierung Rosso Imola, präsentiert sich dieser Ferrari 296 GTB aus dem Jahre 2022 als hervorragendes, hochspezifiziertes Exemplar mit einer Laufleistung von lediglich 100 Kilometern zum Zeitpunkt der Katalogisierung. Das Fahrzeug verfügt über eine Vielzahl von Konfigurationsoptionen – insgesamt 37 individuelle Ausstattungsmerkmale sind auf der Plakette im Kofferraum verzeichnet. Zu den äusseren Extras gehören ein Heckdiffusor aus Carbon, glänzend schwarze Bremssättel, eine Lackschutzfolie, Scuderia-Ferrari-Embleme, ein Frontsplitter aus Carbon, ein Vorderachs-Liftsystem und vieles mehr. Im Innenraum

The 296's rear-mounted electric motor allows for a spacious front trunk, making it remarkably practical for everyday use. This car also wears Michelin Pilot Sport 4S tires, which are preferred for touring. With little more than delivery kilometers shown, chassis number 287256 is in appropriately superb condition and comes furnished with its factory tool set, tire inflator, charging cable, and owner's manuals, including the stamped service booklet showing servicing completed at 85 kilometers in December 2023 and 99 kilometers in December 2025.

Beautifully presented and highly optioned, this superb 296 GTB is a virtually new example of Maranello's staggeringly quick, yet eminently practical supercar, equally at home as a continental tourer as it is storming up a mountain pass.

beinhaltet die optionale Ausstattung grosse Carbon-Schalensitze in Leder Nero und Alcantara mit roten Nähten, ein Premium-Hi-Fi-Audiosystem, Apple CarPlay, Alcantara-Zierelemente am Armaturenbrett sowie zahlreiche Carbon-Zierteile.

Der am Heck platzierte Elektromotor des 296 ermöglicht einen geräumigen vorderen Kofferraum, wodurch das Auto im Alltag bemerkenswert zweckmässig ist. Zudem rollt dieses Fahrzeug auf Michelin Pilot Sport 4S-Reifen, welche sich besonders für Touren eignen. Mit kaum mehr als den Auslieferungskilometern befindet sich die Fahrgestellnummer 287256 in einem entsprechend hervorragenden Zustand und wird mit dem originalen Bordwerkzeug, dem Reifenkit, dem Ladekabel sowie den Bedienungsanleitungen ausgeliefert. Dazu gehört auch das abgestempelte Serviceheft, welches die Wartungen bei 85 Kilometern im Dezember 2023 und bei 99 Kilometern im Dezember 2025 ausweist.

Wunderschön präsentiert und hochgradig ausgestattet, ist dieser hervorragende 296 GTB ein praktisch neuwertiges Exemplar des aus Maranello stammenden unglaublich schnellen und dennoch absolut alltagstauglichen Supercar, der sich auf einer Langstreckentour ebenso zu Hause fühlt wie beim Erklimmen eines Gebirgspasses.









LOT 148

1982 Pontiac Firebird Trans Am “Knight Rider” K.I.T.T. Tour Car

Chassis | Fahrgestell Nr.	1G2AW8772CL574806	CHF 250’000 - CHF 500’000
Documents Dokumente	Swiss Form 13.20 A Schweizer Formular 13.20 A	

- 1982 Pontiac Firebird Trans Am converted by Thomas J. Oberhaus of Hollywood Productions to K.I.T.T. specification from the *Knight Rider* television series
- Documented as David Hasselhoff’s K.I.T.T. tour car; formerly owned by Profile Promotions (Vienna), David Hasselhoff’s management firm at the time
- Held by its current owner since 1999, having been acquired from Swiss record label Exclusa AG
- Offered with its AMELI CAR AG certificate, period customs papers, 1999 bill of sale, archival photographs of the car with David Hasselhoff, Darda *Knight Rider* posters, Darda boxed models, and black-and-white portraits of the star

- 1982 Pontiac Firebird Trans Am, durch Thomas J. Oberhaus von Hollywood Productions nach K.I.T.T.-Spezifikation aus der Fernsehserie *Knight Rider* umgebaut
- Dokumentiert als David Hasselhoffs K.I.T.T.-Tour-Fahrzeug; ehemals im Besitz von Profile Promotions (Wien), David Hasselhoffs damaligen Management
- Seit 1999 im Besitz des derzeitigen Eigentümers, der es vom Schweizer Plattenlabel Exclusa AG erworben hat
- Angeboten mit Echtheitszertifikat der AMELI CAR AG, zeitgenössischen Zollpapieren, Kaufvertrag von 1999, Archivfotos des Fahrzeugs mit David Hasselhoff, Darda-Knight-Rider-Postern, Darda-Modellen in Originalverpackung und Schwarz-Weiss-Porträts des Stars







When *Knight Rider* premiered on NBC in 1982, its true star was arguably not Michael Knight, portrayed by David Hasselhoff, but K.I.T.T. (Knight Industries Two Thousand): the black Pontiac Trans Am that became one of television's most recognizable vehicles. The show found a devoted audience in Europe, where Hasselhoff's debut album *Night Rocker* topped the Austrian charts in 1985. His success as a recording artist generated strong demand for concerts, television appearances, and public events, often accompanied by K.I.T.T.

This 1982 Pontiac Firebird Trans Am is documented as one such car, among those imported from the United States by Vienna's Peter Malek on behalf of Profile Promotions, the firm of Hasselhoff's then-manager Herbert Fechter. A Certificate of Authenticity issued by AMELI CAR AG on 29 December 1989 states that it was converted by Thomas J. Oberhaus of Hollywood Productions to original Universal Pictures plans. The certificate further states that the car accompanied Hasselhoff at television appearances, concerts, exhibitions, and promotional events across Europe. It also appeared on Swiss television on 26 November 1990, when host Beni Thurnherr drove it into the studio.

Swiss customs papers dated 31 December 1990 and a St. Gallen customs inspection report stamped 15 July 1991 further document the car's provenance and chassis number. Further records show that Malek, founder of the Siegfried Marcus Automobile Museum, was involved in the car's sale to Swiss record label Exclusa AG. During Exclusa's ownership in the 1990s, the car was stolen in Italy; it was later recovered through INTERPOL and returned. The original

Als *Knight Rider* 1982 auf dem NBC-TV-Kanal Premiere feierte, war der eigentliche Star wohl nicht Michael Knight, dargestellt von David Hasselhoff, sondern K.I.T.T. (Knight Industries Two Thousand): der schwarze Pontiac Trans Am, welcher zu einem der bekanntesten Fahrzeuge der Fernsehgeschichte wurde. Die Serie fand ein treues Publikum in Europa, wo Hasselhoffs Debütalbum *Night Rocker* 1985 die österreichischen Charts anführte. Sein Erfolg als Sänger führte zu einer hohen Nachfrage nach Konzerten, Fernsehauftritten und öffentlichen Veranstaltungen, oft in Begleitung von K.I.T.T.

Dieser 1982er Pontiac Firebird Trans Am ist als eines solcher Fahrzeuge dokumentiert, welche im Auftrag von Profile Promotions, der Firma von Hasselhoffs damaligem Manager Herbert Fechter, durch den Wiener Peter Malek aus den USA importiert wurden. Ein am 29. Dezember 1989 von der AMELI CAR AG ausgestelltes Echtheitszertifikat bestätigt, dass das Fahrzeug von Thomas J. Oberhaus (Hollywood Productions) nach den Originalplänen von Universal Pictures umgebaut wurde. Das Zertifikat bescheinigt ferner, dass das der Trans Am Hasselhoff bei Fernsehauftritten, Konzerten, Ausstellungen und Werbeveranstaltungen in ganz Europa begleitete. Am 26. November 1990 trat das Auto zudem im Schweizer Fernsehen auf, als Moderator Beni Thurnherr damit in das Studio fuhr.

Schweizer Zollpapiere vom 31. Dezember 1990 und ein Zollprüfbericht aus St. Gallen mit Stempel vom 15. Juli 1991 belegen zusätzlich die Provenienz und die Fahrgestellnummer des Fahrzeugs. Weitere Unterlagen zeigen, dass Malek, Gründer des Siegfried Marcus Automobilmuseums, am Verkauf des Wagens an das Schweizer

Plattenlabel Exclusa AG beteiligt war. Während Exclusas Besitz in den 1990er-Jahren wurde das Auto in Italien gestohlen; es konnte allerdings später über INTERPOL sichergestellt und zurückgeführt werden. Dabei wurde jedoch die ursprüngliche Armaturenelektronik entwendet. Der heutige Eigentümer erwarb den Trans Am im Oktober 1999 von der Exclusa AG und erhielt dazu Archivfotos, die das Fahrzeug an der Seite von Hasselhoff zeigen.

Der Wagen ist im Knight Rider Historians-Register eingetragen, das von Joe Huth geführt wird, und der renommierte K.I.T.T.-Historiker AJ Palmgren begutachtete ihn 2007 in der Schweiz. In seinem Video beschrieb Palmgren diesen Wagen als K.I.T.T.-Fahrzeug, das für David Hasselhoffs österreichische *Night Rocker*-Tour gebaut wurde.

Durch den Umbau wurde die originale Armaturenbrett-Schale aus den frühen 1980er-Jahren bewahrt, während die abhandengekommene Elektronik durch ein Setup im Stil der Staffeln 1 und 2 von Alessandro Zagnis ZA Elettronica ersetzt wurde – komplett mit Voicebox und zwei LOTI Display Systems-Monitoren. Das Lenkrad im Gullwing-Stil (Schmetterlingsform) nebst Schaltergehäusen, die Dachkonsole, das beleuchtete Gaspedal sowie die mit einem Tastenfeld ausgestattete Mittelkonsole samt Soundeffekten stammen noch aus dem ursprünglichen Umbau. Aussen verfügt das Fahrzeug über den charakteristischen, ferngesteuerten Scanner sowie abgedunkelte Rückleuchten mit Plexiglas-Abdeckungen. Für den Antrieb sorgt der werkseitige 305-Cubic-Inch-V8 (5,0 Liter) mit Cross-Fire-Einspritzung (LU5) und 165 PS.

Das Fahrzeug ist fahrbereit, besitzt jedoch aufgrund seiner K.I.T.T.-Modifikationen keine Strassenzulassung. Es weist Gebrauchsspuren aufgrund seiner langen Tournee-Historie an der Seite von Hasselhoff durch Europa auf. Nachdem dieser K.I.T.T. einst an der Seite von David Hasselhoff ganz Europa durchquert hat, wäre er heute ein bedeutendes Glanzstück für ein Museum oder eine Sammlung von Hollywood-Memorabilien.

dashboard electronics were stolen in the process. The current owner acquired the Trans Am from Exclusa AG in October 1999 and received archival photographs capturing the car alongside Hasselhoff.

The car is recorded in the Knight Rider Historians registry maintained by Joe Huth, and noted K.I.T.T. historian AJ Palmgren inspected it in Switzerland in 2007. In his video, Palmgren described this car as a K.I.T.T. vehicle built for David Hasselhoff's Austrian *Night Rocker* Tour.

The conversion retains its original early-1980s dashboard shell, while the lost electronics were replaced by a Season 1/2-style suite from Alessandro Zagni's ZA Elettronica, complete with voice box and twin LOTI Display Systems monitors. The Gullwing-style steering wheel and its switch pods, overhead console, illuminated accelerator pedal, and the keypad-equipped center console with its sound effects remain from the original conversion. Outside, the car features the signature remote-controlled scanner and smoked taillights with Plexiglas blackout covers. Power comes from the factory 305-cubic-inch LU5 Cross-Fire Injection V8 delivering 165 horsepower.

The car runs and drives, but owing to its K.I.T.T. modifications it is not road legal and shows signs of use consistent with its long history of touring alongside Hasselhoff across Europe. Having once crisscrossed Europe at David Hasselhoff's side, this K.I.T.T. would make a significant centerpiece for a museum or a collection of Hollywood memorabilia.





LOT 149

2025 Porsche 911 GT3 Touring

Chassis | Fahrgestell Nr.	WP0ZZZ990TS274049	CHF 190’000 - CHF 220’000
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

- Finished in Deep Black Pearl paintwork with a Black cloth and leather interior
- Offered with just 3,994 kilometers at the time of cataloging
- Optioned with a carbon-fiber roof, carbon-skin molded headliner, Sport Chrono Plus, rear-axle steering, and a Torque Vectoring differential
- Desirably equipped with the six-speed manual transmission
- A manual-equipped GT3 Touring that pairs full GT3 performance with distinctly subtle 911 looks

- Ausführung in der Deep Black Pearl Lackierung mit einer Innenausstattung aus Stoff und Leder in Schwarz
- Zum Zeitpunkt der Katalogisierung mit nur 3.994 Kilometern angeboten
- Ausgestattet mit Carbon-Dach, geformtem Dachhimmel in Carbon-Optik, Sport Chrono Plus, Hinterachslenkung und Torque-Vectoring-Sperrdifferenzial
- Begehrte Ausrüstung mit dem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe
- Ein handgeschalteter GT3 Touring, der volle GT3-Performance mit der dezenten Optik eines klassischen 911 verbindet

Porsche previewed the Touring Package’s ethos with the limited-edition 911 R in 2016, then made it an official GT3 option in 2017. Carried through into the 992 line from June 2021, the facelifted 992.2 arrived on 18 October 2024, just as the GT3 nameplate, introduced with the homologated 996 GT3 in 1999, turned 25. This latest version retained the 4.0-liter flat-six producing 510 PS at 8,400 rpm with an astonishing 9,000-rpm redline for a production street car.

The Touring trades the standard GT3’s fixed swan-neck wing for a spoiler that rises automatically at speed, with a body-colored front fascia and painted mirror housings softening its profile. As Porsche said when introducing the Touring, it “will not be instantly recognizable to everyone on the road. But that is precisely what increases its puristic appeal.”

This Swiss-market example was built on 20 June 2025 and specified with the desirable six-speed manual transmission. A carbon-fiber roof and carbon-skin headliner, center-lock wheels, a lithium-ion battery, Sport Chrono Plus, rear-axle steering, and a Torque Vectoring differential complete its sporting specification. It presents in Deep Black Pearl paintwork, with a Black cloth and leather interior, showing just 3,994 kilometers at the time of cataloging.

A manual GT3 Touring asks more of its driver than the paddle-shifted alternative and rewards the effort with a connection few sports cars match, even the wing-equipped GT3. Porsche quotes the manual car at under four seconds to 100 km/h and 313 km/h flat out. Both are figures that undersell how alive the flat six feels as it nears its redline. Subtly alluding to the performance that awaits, this is a GT3 built to slip past unnoticed, until it is asked to prove otherwise.







Porsche übernahm die Philosophie des Touring-Pakets 2016 mit dem limitierten 911 R und machte es 2017 zu einer offiziellen Option für den GT3. Ab Juni 2021 wurde das Konzept in die 992-Baureihe aufgenommen; die überarbeitete Version 992.2 feierte schliesslich am 18. Oktober 2024 ihre Premiere – pünktlich zum 25-jährigen Jubiläum der Modellbezeichnung GT3, welche 1999 mit dem homologierten 996 GT3 eingeführt worden war. Auch diese neueste Version behielt den 4,0-Liter-Sechszylinder-Boxermotor bei, der 510 PS bei 8.400 U/min leistet und mit einer für ein Serienstrassenfahrzeug erstaunlichen Höchstdrehzahl von 9.000 U/min aufwartet.

Der Touring tauscht den starren Schwanenhals-Heckflügel des Standard-GT3 gegen einen bei höherem Tempo automatisch ausfahrenden Heckspoiler aus. Zudem verleihen ihm eine in Wagenfarbe gehaltene Frontschürze sowie lackierte Aussenspiegelgehäuse eine dezentere Silhouette. Wie Porsche bei der Einführung des Touring erklärte, wird er „nicht für jeden auf der Strasse sofort als solcher erkennbar sein. Doch genau das macht seinen puristischen Reiz aus.“

Dieses für den Schweizer Markt bestimmte Exemplar wurde am 20. Juni 2025 hergestellt und mit dem begehrten manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe spezifiziert. Ein Carbon-Dach, ein Dachhimmel in Carbon-Optik, Felgen mit Zentralverschluss, eine Lithium-Ionen-Batterie, Sport Chrono Plus, Hinterachslenkung sowie ein Torque-Vectoring-Sperrdifferenzial vervollständigen die sportliche Ausstattung. Der Wagen präsentiert sich in der Lackierung Deep Black Pearl mit einer Innenausstattung aus Stoff und Leder in Schwarz und wies zum Zeitpunkt der Katalogisierung lediglich 3.994 Kilometer auf.

Ein handgeschalteter GT3 Touring fordert seinem Fahrer mehr ab als die Variante mit Schaltwippen, belohnt diesen Aufwand jedoch mit einer Verbindung zum Fahrzeug, wie sie nur wenige Sportwagen bieten – nicht einmal der Flügel-GT3. Porsche gibt für das handgeschaltete Modell eine Beschleunigung von unter vier Sekunden auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 313 km/h an. Beide Zahlen vermögen kaum zu vermitteln, wie lebendig sich der Boxermotor anfühlt, wenn er sich der Höchstdrehzahl nähert. Mit dezenter Zurückhaltung gegenüber der Leistung, die in ihm steckt, ist dies ein GT3, der produziert wurde, um unauffällig zu bleiben – bis er aufgefordert wird, das Gegenteil zu beweisen.



First registered in the United Kingdom in December 1996, this left-hand drive Alfa Romeo RZ, number 256, is one of the final 37 cars hand-built and sold by Zagato following the end of official production. Finished in black with a burgundy leather interior, the RZ, short for “Roadster Zagato,” features two subtle humps behind the seats, reminiscent of Zagato’s legendary double-bubble roof design, and is powered by an all-aluminum 3.0-liter V6, delivering 210 CV.

A comprehensive history file accompanies the car, documenting its ownership history and maintenance back to 1997, when it was serviced by Zagato Lancia in London, and including numerous MOT certificates from 1999 to 2011, the year the car crossed the Channel to Germany. There, it was registered to one of the founders of the Drivers & Business Club Germany.

Acquired by the consignor a decade ago, the car has been driven sparingly by its current owner, who has kept up its servicing and technical inspections, including a 2017 service by Formula GT Sportwagenservice München and a 2019 service at KFZ Technik Brandl in Pastetten. Brandl carried out further servicing, including replacement of the timing belt in August 2025.

Most recently, in August 2026, the RZ was serviced by M.R. Automobile in Günding and passed TÜV inspection, with the odometer showing 35,900 km. One of just 278 Alfa Romeo RZs produced, this hand-built Italian roadster offers a rare combination of distinctive Zagato styling, low mileage, and an extensive history file.





1996 Alfa Romeo RZ

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZAR162000003002274
Limitation | Limiterungs Nr.	256/278
Documents Dokumente	German Fahrzeugbrief Deutscher Fahrzeugbrief

CHF 65’000 - CHF 85’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

- The 256th of a mere 278 Roadster Zagatos produced
- Only 35,918 kilometers from new at cataloging
- Striking *Nero* over burgundy leather interior
- In current ownership for a decade; accompanied by a substantial history file
- Benefits from a service in August 2025 including timing belt replacement, followed by a further service in August 2026 and a valid TÜV inspection
- Designed and assembled by Zagato; powered by Alfa Romeo’s 3.0-liter Busso V6

- Nummer 256 von lediglich 278 produzierten Roadster Zagatos mit dem legendären Alfa Romeo 3,0-Liter-Busso-V6-Motor
- Nur 35.918 km Gesamtlaufleistung
- Tolle Farbkombination Nero (Schwarz) und weinrotes Leder
- Seit einem Jahrzehnt im aktuellen Besitz; Umfangreiche Historienakte vorhanden
- Letzter Service inkl. neuer Hauptuntersuchung in 08/2026; vorherhige Inspektion inkl. Zahnriemenwechsel in 08/2025
- Designed und hergestellt bei Zagato



Dieser linksgesteuerte Alfa Romeo RZ mit der Nummer 256 ist eines der letzten 37 Fahrzeuge, welche nach dem Ende der offiziellen Produktion von Zagato von Hand gefertigt wurden. Die Erstzulassung erfolgte im Dezember 1996 in Großbritannien. Dieser RZ (Kurzform für „Roadster Zagato“) wurde in Schwarz mit einer weinroten Lederausstattung ausgestattet und verfügt über zwei dezente Höcker hinter den Sitzen, die an Zagatos legendäres Double-Bubble-Dachdesign erinnern. Angetrieben wird er von einem Vollaluminium-3,0-Liter-V6 Motor mit 210 PS angetrieben.

Eine umfassende Historienakte liegt dem Fahrzeug bei und dokumentiert die Besitzerhistorie, sowie die Instandhaltungsarbeiten bis ins Jahr 1997. Hier wurde der Wagen bei Zagato Lancia in London gewartet. Zudem gibt es zahlreiche MOT-Prüfberichte von 1999 bis 2011. In 2011 überquerte das Auto dann den Ärmelkanal in Richtung Deutschland, wo er laut Fahrzeugunterlagen auf einen der Gründer des Drivers & Business Club zugelassen wurde.

Der letzte Besitzer erwarb den Wagen vor ca. 10 Jahren und fuhr den Wagen zwar nur selten, führte aber dennoch Wartungen und technischen Inspektionen durch. Unter anderen ein Service im Jahr 2017 bei der Firma “formula GT GmbH” in München, sowie eine Inspektion 2019 bei “KFZ-Technik Brandl” in Pastetten. Brandl führte im August 2025 einen weiteren Service inklusive eines Zahnriemenwechsels durch.

Zuletzt wurde der RZ im August 2026 von “M + R Automobile GmbH” in Günding gewartet und bestand eine neue TÜV-Hauptuntersuchung bei einem Kilometerstand von 35.900 km. Als ein auf nur 278 Stück limitierter handgefertigter, italienischer Roadster, bietet dieser RZ eine seltene Kombination aus unverwechselbarem Zagato-Design und geringer Laufleistung mit einer ausführlichen Historie.







LOT 151

1929 Chrysler Model 75 Roadster

Chassis | Fahrgestell Nr.	CS630Y	CHF 70’000 - CHF 100’000
Engine | Motor Nr.	263924	Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis
Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

- Mille Miglia Storica veteran of the 2023 and 2025 editions
- Antique Automobile Club of America (AACA) National First Prize Junior award winner in 1997
- Thorough mechanical restoration by Anderson Restoration of Kanawha, Iowa, USA
- Fitted with a two-speed overdrive for six forward gears
- Sporting Model 75 Roadster ready to take its place on the start line of Europe’s most celebrated historic events

- Teilnehmer der Mille Miglia Storica von 2023 und 2025
- Gewinner des „National First Prize Junior Awards“ des Antique Automobile Club of America (AACA) im Jahre 1997
- Gründliche mechanische Restaurierung durch Anderson Restorations in Kanawha, Iowa, USA
- Ausgerüstet mit einem Mitchell-Zweigang-Overdrive für sechs Vorwärtsgänge
- Sportlicher Model 75 Roadster, bereit, seinen Platz an der Startlinie der berühmtesten historischen Veranstaltungen Europas einzunehmen

The Sport Roadster was among the most sporting of Chrysler’s 1929 offerings, an open two-seater with a rumble seat, full crown fenders, and a narrow-profile radiator. Chrysler’s production record confirms that CS630Y was completed on 7 September 1928 with a Kercheval-built body in Medium Turquoise, and that it retains its original engine.

A 1934 Michigan title records the Roadster with Eustace Anteau of Newport, Michigan, whose registration stamps run through 1956. It later spent many years near Chicago with Jack Gratzianna, whose cosmetic restoration earned an AACA National First Junior award in 1997.

In 2016, an Iowa enthusiast who hoped to drive it from Peking to Paris commissioned Anderson Restoration of Kanawha, Iowa, to make it a reliable long-distance car. The mechanical restoration, totaling some $120,000, encompassed an engine rebuild with new pistons and valves, rewiring, a recored radiator, and a rebuilt transmission and rear differential, plus a Gear Vendors two-speed overdrive effectively granting six forward gears.

Exported to Switzerland in 2021, the Roadster completed the 2023 Mille Miglia Storica without trouble as start number 42 and returned to the event in 2025. It is presented in black with maroon moldings and gray pinstriping, riding on stainless-spoked wire wheels with dual side-mounted spares, twin driving lamps, and a rear trunk.

Offered with a Registro 1000 Miglia book valid through September 2029 and eligibility for Le Mans Classic, this Model 75 is ready for the start line of Europe’s leading historic events.

Der Sport Roadster gehörte zu den sportlichsten Angeboten von Chrysler des Jahres 1929 – ein offener Zweisitzer mit Schwiegermuttersitz, geschwungenen Kotflügeln und einem schmalen Kühlergrill. Chryslers Produktionsdatenblatt bestätigt, dass CS630Y am 7. September 1928 im Kercheval-Werk mit einer Karosserie in der Farbe „Medium Turquoise“ fertiggestellt wurde und bis heute über seinen Originalmotor verfügt.

Eine im März 1934 ausgestellte Zulassungsbescheinigung aus Michigan bescheinigt den Roadster im Namen von Eustace Anteau aus Newport, Michigan, mit weiteren jährlichen Registrierungsstempel dieses Besitzers bis 1956. Später verbrachte er viele Jahre in der Nähe von Chicago bei Jack Gratzianna, dessen kosmetische Restaurierung 1997 mit dem „AACA National First Junior Award“ ausgezeichnet wurde.

Da er hoffte, mit dem Wagen die Rallye Peking–Paris zu bestreiten, beauftragte ein Liebhaber aus Iowa im Jahre 2016 die Werkstatt Anderson Restoration in Kanawha, Iowa, damit, die Zuverlässigkeit des Autos für lange Strecken zu optimieren. Die mechanische Restaurierung im Gesamtwert von rund 120.000 US-Dollar umfasste eine Motorüberholung mit neuen Kolben und Ventilen, eine komplette Neuverkabelung, eine Revision des Kühlers sowie des Getriebes und Hinterachsdifferenzials. Ausserdem wurde ein Gear Vendors-Zweigang-Overdrive hinter dem Dreigang-Getriebe eingebaut, welcher dem Wagen faktisch sechs Vorwärtsgänge verleiht.

Nach dem Export in die Schweiz im Jahr 2021 absolvierte der Roadster die *Mille Miglia Storica* 2023 problemlos mit der Startnummer 42 und nahm 2025 erneut an der Veranstaltung teil. Er präsentiert sich heute in Schwarz mit kastanienbraunen Zierleisten und grauen Zierlinien, rollt auf Speichenrädern aus Edelstahl mit zwei seitlich montierten Ersatzrädern, zwei Zusatzscheinwerfern und einem Kofferraum am Heck.

Mit einem bis September 2029 gültigen Registro 1000 Miglia-Zertifikat und der Startberechtigung für die Le Mans Classic bietet dieses Model 75 einen idealen Einstieg in zwei der exklusivsten Veranstaltungen des europäischen Oldtimer-Kalenders.











≈ LOT 152

2003 Lamborghini Murciélago

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZA9BC10E03LA12422
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 370’000 - CHF 430’000

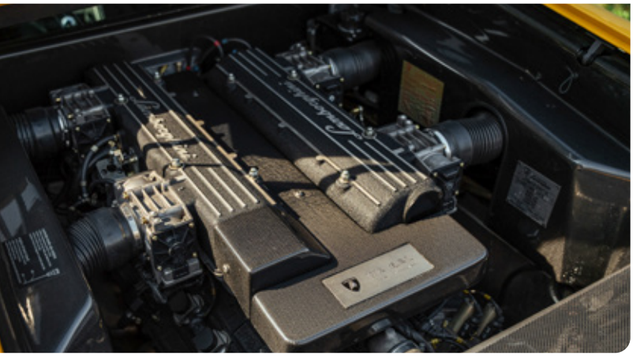
Please note this Lot is subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer’s Premium).

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los die Mehrwertsteuer auf den gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch die Käuferaufschlag) anfällt.

- Retained by Automobili Lamborghini S.p.A. as a factory press car
- Highly desirable gated manual transmission
- Showing just 34,882 kilometers at cataloging
- Distinctive Lamborghini *Giallo Orion* over a black leather interior with yellow stitching
- Accompanied by its original factory documentation including the stamped service book; featured in period publications

- Von Automobili Lamborghini S.p.A. als ehemaliges Testfahrzeug aufbewahrt
- Äusserst begehrtes manuelles Getriebe mit offener Schaltung
- Zum Zeitpunkt der Katalogisierung mit lediglich 34.882 Kilometern Laufleistung
- Lackierung im markanten Lamborghini Giallo Orion und einer schwarzen Lederinnenausstattung mit gelben Kontrastnähten
- Begleitet von der originalen Werksdokumentation einschliesslich des abgestempelten Servicehefts, abgebildet in zeitgenössischen Publikationen









Introduced in 2001, the Lamborghini Murciélago carried forward the defining characteristics of its predecessors, a tradition established with the Lamborghini Miura: a supercar produced in Sant'Agata Bolognese, powered by a mid-mounted V12, and named after a remarkably resilient Spanish fighting bull that was later given to none other than Don Antonio Miura. Replacing the iconic Diablo, from which it inherited its V12 architecture, the Lamborghini Murciélago saw its displacement increased to 6.2 liters, with power raised to 580 horsepower.

Deeply rooted in Lamborghini tradition, the Murciélago nevertheless ushered in a new era following Audi's acquisition of the marque, with a greater emphasis on quality and reliability, improved ergonomics, more refined finishes, and a significantly easier driving experience than its predecessors.

First registered to Automobili Lamborghini S.p.A. on 8 January 2003, as documented by a digital copy of the original registration title, this Murciélago was finished in the striking *Giallo Orion* over a black leather interior with yellow stitching. Retained by the Lamborghini factory during its early life, the car served as a promotional car for the model, featuring in magazine articles and period publications.

The color is not the only particularly appealing aspect of this example. Its highly desirable manual transmission, paired with the iconic gated shifter, has become increasingly sought after today. Its appeal is all the greater given that the automated e-gear transmission was introduced as an option at the 2003 Frankfurt Motor Show and proved popular with customers at the time.

Der 2001 vorgestellte Lamborghini Murciélago führte die prägenden Merkmale seiner Vorgänger fort – eine Tradition, die mit dem Lamborghini Miura begründet wurde: ein in Sant'Agata Bolognese gefertigter Super-Sportwagen, angetrieben von einem V12-Mittelmotor und benannt nach einem aussergewöhnlich widerstandsfähigen spanischen Kampfstier, welcher später keinem Geringeren als Don Antonio Miura geschenkt wurde. Als Nachfolger des ikonischen Diablo, von dem er die V12-Architektur erbte, erfuhr der Lamborghini Murciélago eine Hubraumerweiterung auf 6,2 Liter und eine Leistungssteigerung auf 580 PS.

Tief in der Lamborghini-Tradition verwurzelt, läutete der Murciélago nach der Übernahme der Marke durch Audi dennoch eine neue Ära ein – mit einem stärkeren Fokus auf Qualität und Zuverlässigkeit, verbesserter Ergonomie, verfeinerter Verarbeitung und einem deutlich müheloseren Fahrerlebnis als seine Vorgänger.

Erstmals am 8. Januar 2003 auf die Automobili Lamborghini S.p.A. zugelassen, wie durch eine digitale Kopie des originalen Fahrzeugausweises belegt wird, wurde dieser Murciélago im auffälligen Farbton Giallo Orion und einer schwarzen Lederinnenausstattung mit gelben Nähten hergestellt. Während seiner ersten Jahre vom Lamborghini-Werk behalten, diente der Wagen als Werbefahrzeug für das Modell und war in Magazinartikeln sowie zeitgenössischen Publikationen zu sehen.

Die Farbe ist nicht der einzige besonders reizvolle Aspekt dieses Exemplars. Sein äusserst begehrtes manuelles Getriebe in Kombination mit der ikonischen offenen Schaltung ist heute

Carefully and regularly maintained, as per its original stamped service book, the car was initially serviced directly by the factory, which owned it, and by Auto-König München through 25,800 km. It was subsequently maintained exclusively by official Lamborghini dealers or authorized partners in Italy, in Milan, Bergamo, and Crevalcore, even after its next private owner moved to Switzerland, bringing the Murciélago across the Alps in 2011. Its most recent service was performed by Lamborghini Milano in 2021, at 33,792 km, just over 1,000 km ago. The service included the fitment of four new Pirelli tires.

The Murciélago stood as one of the great jewels of Lamborghini during its production years, with annual production volumes of around 400 units and a pivotal place in the marque's lineage of supercars. Finished in striking *Giallo Orion*, equipped with the highly desirable gated manual transmission, and retained by the factory during its early years for promotional purposes, this particularly appealing example combines modest mileage, a well-documented maintenance history, and a fascinating connection to Lamborghini itself.

zunehmend gesucht. Seine Attraktivität ist umso grösser, als das automatisierte e-Gear-Getriebe auf der IAA 2003 in Frankfurt als Option eingeführt wurde und sich bei den Kunden damaliger Zeit als sehr beliebt erwies.

Sorgfältig und regelmässig gewartet, wie das originale abgestempelte Serviceheft belegt, wurde das Fahrzeug zunächst im Lamborghini Werk selbst und danach bis zu einem Kilometerstand von 25.800 km durch Auto-König München betreut. In der Folge wurde es ausschliesslich durch offizielle Lamborghini-Händler oder autorisierte Partner in Italien – namentlich in Mailand, Bergamo und Crevalcore – gewartet; selbst dann, als sein nächster privater Besitzer in die Schweiz umzog und den Murciélago 2011 über die Alpen holte. Die jüngste Inspektion wurde 2021 durch Lamborghini Milano bei 33.792 km durchgeführt, was weniger als 1.000 km zurückliegt. Der Service beinhaltete auch die Montage von vier neuen Pirelli-Reifen.

Der Murciélago galt während seiner Produktionsjahre mit einem jährlichen Produktionsvolumen von etwa 400 Einheiten als eine der grossen Juwelen von Lamborghini und nimmt einen zentralen Platz in der Ahnenreihe der Super-Sportwagen dieser Marke ein. Mit einer Ausführung in markantem Giallo Orion, ausgestattet mit der begehrten offenen manuellen Schaltung und in seinen frühen Jahren vom Werk zu Promotionszwecken genutzt, vereint dieses besonders attraktive Exemplar eine geringe Laufleistung, eine bestens dokumentierte Wartungshistorie und eine faszinierende Verbindung zu Lamborghini selbst.







∫ LOT 153

1960 Facel Vega HK500

Chassis | Fahrgestell Nr.	HKBF9
Documents Dokumente	German Fahrzeugbrief Deutscher Fahrzeugbrief

CHF 90’000 - CHF 120’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

- Limited-production, high-speed touring coupé, just one of 490 ever produced and approximately 160 remaining
- First sold by the famous Auto-Becker dealership of Düsseldorf, Germany
- Comprehensive restoration completed in 2001 finished in attractive dark green over a beige leather interior
- The subject of regular recent servicing at M&R Automobile under current collector ownership including a recent May 2026 service
- Equipped with power steering and Borrani knock-off wire wheels
- Fitted with a champagne compartment in the passenger door accommodating half a bottle and period glasses

- In limitierter Stückzahl hergestellter leistungsstarkes Tourencoupé, eines von nur 490 jemals produzierten und schätzungsweise 160 noch existierenden Exemplaren
- Erstauslieferung über das berühmte Autohaus Auto-Becker in Düsseldorf, Deutschland
- Umfassende, im Jahre 2001 abgeschlossene Restaurierung im attraktiven Farbton Dunkelgrün mit einer beigefarbenen Lederausstattung
- Regelmässig gewartet, in den letzten Jahren bei M&R Automobile für den aktuellen Eigentümer, einschliesslich eines erst kürzlich im Mai 2026 durchgeführten Service
- Mit Servolenkung und Borrani-Speichenrädern mit Zentralverschluss ausgestattet
- Mit einem Champagnerfach in der Beifahrertür für eine halbe Flasche und zeitgenössische Gläser nachgerüstet

Delivered new to Auto Becker in Düsseldorf, Germany, on 2 February 1960, this Facel Vega HK500, HKBF9, was originally finished in white, with a black leather interior, grey headliner, and automatic transmission.

A striking expression of the marriage between French elegance and American power, the car was subsequently exported to the United States. In 1990, HKBF9 was reimported to Europe by Joop Stolze Classic Cars in the Netherlands and was sold to a Belgian enthusiast who acquired it as a restoration project. Commencing in 1995, the restoration was a comprehensive six-year undertaking, carried out with the guidance and assistance of the Amicale Facel Vega NL, both for technical advice and the sourcing of spare parts. Once completed, HKBF9 was used as intended, taking part in numerous rallies and tours.

In 2008 the car made its way back to Germany, where it was acquired by a doctor in Hamburg, driven sparingly during his ownership. The current owner acquired it nearly ten years ago and since then, HKBF9 has benefited from regular mechanical servicing and maintenance carried out by M&R Automobile. Additionally, the consignor has fitted the passenger door with a champagne compartment and period glasses. The accompanying file includes the invoices documenting this period of ownership, as well as a major service completed in May 2026, followed by a valid German technical inspection.

HKBF9 presents today in beautiful dark green over beige leather. Its refined late-1950s interior and powerful V8 make it an exceptional grand tourer, ready to offer its next custodian memorable journeys, with the opportunity to continue, if desired, its long-standing connection with the Amicale Facel Vega community.

Dieser am 2. Februar 1960 neu an Auto-Becker in Düsseldorf, Deutschland, ausgelieferte Facel Vega HK500, Fahrgestellnummer HKBF9, war ursprünglich in Weiss mit einer schwarzen Lederausstattung, grauem Dachhimmel sowie Automatikgetriebe gehalten.

Als eindrucksvoller Ausdruck der Verbindung von französischer Eleganz und amerikanischer Leistung wurde der Wagen in der Folge in die USA exportiert. 1990 importierte Joop Stolze Classic Cars in den Niederlanden HKBF9 wieder nach Europa und verkaufte den Wagen an einen belgischen Enthusiasten, welcher das Fahrzeug als Restaurierungsprojekt erwarb. Die 1995 begonnene Sanierung war ein umfassendes, sechsjähriges Unterfangen, das mit Unterstützung und Beratung des Amicale Facel Vega NL durchgeführt wurde – zwecks technischer Ratschläge als auch der Beschaffung von Ersatzteilen. Nach der Fertigstellung wurde HKBF9 wie beabsichtigt genutzt und er nahm an zahlreichen Rallyes und Ausfahrten teil.

Im Jahre 2008 kehrte der Wagen nach Deutschland zurück, wo er von einem Arzt aus Hamburg erworben und während dessen Besitzzeit nur sparsam gefahren wurde. Der jetzige Besitzer erwarb das Fahrzeug vor knapp zehn Jahren. Seitdem profitierte HKBF9 von regelmässigen mechanischen Inspektionen und Wartungsarbeiten durch M&R Automobile. Ausserdem hat der Einlieferer die Beifahrertür mit einem Champagnerfach inklusive zeitgenössischer Gläser ausgestattet. Die beiliegende Akte enthält Rechnungen, welche die Arbeiten in der Zeit beim jetzigen Eigentümer dokumentieren, sowie eine im Mai 2026 durchgeführte grosse Inspektion samt anschliessender gültiger deutscher Hauptuntersuchung (TÜV).

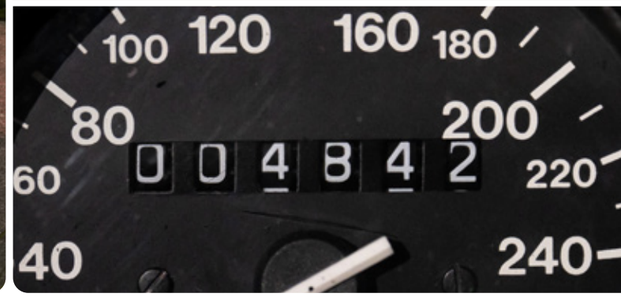
HKBF9 präsentiert sich heute im wunderschönen Dunkelgrün und beigefarbenem Leder. Seine raffinierte Innenausstattung aus den späten 1950er Jahren sowie sein leistungsstarker V8 machen ihn zu einem aussergewöhnlichen Grand Tourer, der bereit ist, seinem nächsten Besitzer unvergessliche Fahrten zu bieten – verbunden mit der Möglichkeit, die langjährige Beziehung zur Szene des Amicale Facel Vega auf Wunsch fortzusetzen.











LOT 154

1981 BMW M1

Chassis | Fahrgestell Nr.	WBS59910004301450	CHF 450’000 - CHF 500’000
Engine | Motor Nr.	M88-182 (See Text | Siehe Text)	
Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

- Offered with less than 5,000 kilometers with known Swiss ownership from new
- The penultimate example completed of just 399 road-going BMW M1s
- Originally owned by noted BMW M1 bodywork constructor and Sauber Group 5 sponsor Seger & Hoffmann
- Maintained nearly from new to today by leading Swiss M1 expert Fredy Gretener; benefiting from a fresh service and technical control with Veteran Code in October 2026
- Presented in striking Red over a freshly-restored Black cloth interior
- An exceptionally documented and well-presented example of the original BMW M car

- Mit weniger als 5.000 Kilometern und lückenlos bekannter Schweizer Besitzerhistorie seit Neukauf angeboten
- Das vorletzte fertiggestellte Exemplar von nur 399 gebauten BMW M1 Strassenfahrzeugen
- Erstbesitz des bekannten BMW M1 Karosseriebauers und Sauber Gruppe 5 Sponsors Seger & Hoffmann
- Von fast Beginn an bis heute durch den führenden Schweizer M1-Experten Fredy Gretener gewartet mit dem letzten Service und MFK mit Veteranenstatus im Oktober 2026
- Präsentiert in auffälligem Rot mit frisch restaurierter Stoffausstattung in Schwarz
- Ein aussergewöhnlich gut dokumentiertes und hervorragend vorgestelltes Exemplar des allerersten BMW M Fahrzeugs





By the late 1970s, BMW's "M" division had firmly established itself as a world-class force in motorsport, following a legacy of success that began with the lightweight 328s in the 1940 Mille Miglia and continued with the 700 RS and the BMW 2002 in the 1960s and early 1970s. This momentum culminated in the creation of the BMW M1, the division's first fully independent engineering project. Designed to compete with Porsche in Group 4 racing, the M1 featured a mid-engine layout, a tubular space frame chassis by Gianpaolo Dallara, and a striking wedge design by Giorgetto Giugiaro, which made it as aggressive looking as anything on the road. Production delays stemming from a partnership with Lamborghini led to a collaborative effort among TIR, ItalDesign, Baur, and BMW Motorsport, resulting in the production of 453 cars between 1978 and 1981, including road and racing versions. The M1 also played a key role in the Procar BMW M1 Championship, a series designed to facilitate Group 4 and Group 5 homologation, with Grand Prix World Championship drivers like Niki Lauda and Nelson Piquet winning the first two seasons.

Despite the M1's considerable competition pedigree, the late-1970s fuel crisis initially muted demand for any exotic supercar. Many of the 399 road cars therefore lay dormant in showrooms, patiently waiting for collectors to realize their significance as the very first BMW M car.

According to the BMW M1 Registry, chassis 4301450 is believed to be the penultimate M1 to be fully completed. Only one subsequent example is recorded with an engine installed, while the remaining chassis numbers are documented as spare bodies. Built on 5 March 1981 and originally finished in White over Black cloth, this example was sold new through BMW Switzerland to Seger & Hoffmann—a name that should grab the attention of any discerning BMW Motorsport enthusiast. Best known for constructing the bodywork for the M1 Procars and sponsoring a Sauber-operated M1 Group 5 car, Seger & Hoffmann quickly amassed a collection of pristine M1 spare parts and full road cars including 4301450. Desiring to own an M1 in every color, S&H repainted this example in its current Red finish. When the firm encountered financial difficulties in 1984, its full collection was sold to Peter Bachmann. Most of the cars, including 4301450, had been partially disassembled, with period photos on file showing a row of

Gegen Ende der 1970er Jahre hatte sich die „M"-Division von BMW fest als Motorsport-Macht von Weltrang etabliert. Sie knüpfte an eine Erfolgsgeschichte an, welche mit dem Leichtbau-328 an der Mille Miglia 1940 begann und sich mit dem 700 RS sowie dem BMW 2002 in den 1960er und frühen 1970er Jahren fortsetzte. Dieser Aufschwung gipfelte in der Entwicklung des BMW M1, dem ersten vollkommen eigenständigen Entwicklungsprojekt der Abteilung. Konzipiert, um in der Gruppe 4 gegen Porsche anzutreten, verfügte der M1 über eine Mittelmotor-Anordnung, einen Gitterrohrrahmen von Gianpaolo Dallara sowie ein markantes Keildesign von Giorgetto Giugiaro, welches ihn so aggressiv wirken liess wie kaum ein anderes Fahrzeug auf der Strasse. Produktionsverzögerungen im Zuge einer Partnerschaft mit Lamborghini führten zu einer Zusammenarbeit zwischen TIR, ItalDesign, Baur und BMW Motorsport, aus der zwischen 1978 und 1981 insgesamt 453 Fahrzeuge hervorgingen, darunter Strassen- wie auch Rennversionen. Der M1 spielte zudem eine Schlüsselrolle in der Procar BMW M1 Meisterschaft – einer Rennserie zur Ermöglichung der Gruppe-4- und Gruppe-5-Homologation –, in der Grand-Prix-Weltmeister wie Niki Lauda und Nelson Piquet die ersten beiden Saisons gewannen.

Trotz der beachtlichen Rennerfolge des M1 dämpfte die Ölkrise Ende der 1970er Jahre zunächst die Nachfrage nach exotischen Supersportwagen. Viele der 399 Strassenfahrzeuge standen daher unverkauft in den Showrooms und warteten darauf, dass Sammler ihre Bedeutung als allererster BMW M Wagen wahrnahmen.

Laut dem BMW M1 Registry gilt Fahrgestell 4301450 als das vorletzte vollständig fertiggestellte Exemplar des M1. Nur für ein einziges nachfolgendes Fahrzeug ist ein eingebauter Motor dokumentiert, während die verbleibenden Fahrgestellnummern als Ersatzkarosserien aufgeführt werden. Dieser am 5. März 1981 produzierte und ursprünglich in Weiss mit schwarzer Stoffausstattung ausgelieferte Wagen wurde über BMW Schweiz neu an Seger & Hoffmann verkauft – ein Name, der bei jedem anspruchsvollen BMW Motorsport-Enthusiasten Aufmerksamkeit erregt. Seger & Hoffmann, vor allem bekannt für den Bau der Karosserien der M1 Procars und als Sponsor eines von Sauber eingesetzten M1 der Gruppe 5, trugen rasch eine

removed engines next to the collection. Bachmann engaged Fredy Gretener—today a noted Swiss BMW M1 expert—in 1986 to finish the cars. At a time when "matching numbers" held little significance in the collector lexicon, the car was fitted with the engine from chassis 4301445, which it retains today. Its speedometer reportedly showed zero kilometers when reinstalled, and given the car's minimal use, its current mileage is therefore believed to be accurate.

Once completed, the car was carefully preserved by Gretener for the next several decades. It was granted Veteran Vehicle status by the Frauenfeld Road Traffic office in July 2013 following a thorough technical inspection, showing just 2,674 kilometers at the time. Having been only briefly road registered in March 1983 and taken off the road one month later, the car was only re-registered again when it was sold to its current Swiss owner in December 2013. The M1 has remained under Gretener's expert care, who has continued its regular maintenance and annual exercise drives of approximately 50 kilometers per year.

The M1 underwent a partial interior refurbishment in 2023 under Gretener's supervision, with its seats receiving fresh padding using original parts following 42 years of general wear, along with various mechanical work conducted. In October 2026, the M1 received a fresh service from Gretener as well as a fresh technical control with Veteran code dated 13 October 2026.

This well-documented 1981 BMW M1 is offered today with 4,842 kilometers at cataloging and is accompanied by an impressive history file containing copies of its Swiss registration documentation from new, period photos of the car, and invoices for work performed by Gretener under current ownership.

Distinguished by exceptionally low mileage and remarkable provenance—including its original ownership by Seger & Hoffmann and decades of expert care under esteemed M1 specialist Fredy Gretener—this 1981 BMW M1 is a superb example of BMW's first M car, believed to be both one of the final and one of the finest in existence.

Sammlung neuwertiger M1-Ersatzteile sowie kompletter Strassenfahrzeuge zusammen, darunter auch 4301450. Mit dem Wunsch, einen M1 in jeder Farbe zu besitzen, liessen S&H dieses Exemplar in seinem heutigen Rot neu lackieren. Als das Unternehmen 1984 in finanzielle Schwierigkeiten geriet, wurde die gesamte Sammlung an Peter Bachmann verkauft. Die meisten Fahrzeuge, einschliesslich 4301450, waren teilweise zerlegt; zeitgenössische Fotos in den Unterlagen zeigen eine Reihe ausgebauter Motoren neben der Sammlung. Bachmann beauftragte 1986 Fredy Gretener – heute ein renommierter Schweizer BMW M1-Experte – mit der Fertigstellung der Fahrzeuge. In einer Zeit, in der „Matching Numbers" im Wortschatz der Sammler noch kaum eine Rolle spielten, wurde in den Wagen der Motor aus Fahrgestell 4301445 eingebaut, den er bis heute besitzt. Berichten zufolge, zeigte der Tachometer beim Wiedereinbau null Kilometer an, sodass die aktuelle Laufleistung angesichts der minimalen Nutzung des Wagens nachvollziehbar ist.

Nach der Fertigstellung wurde dieses Exemplar über die folgenden Jahrzehnte hinweg von Gretener sorgfältig konserviert. Im Juli 2013 erhielt es nach einer gründlichen technischen Überprüfung durch das Strassenverkehrsamt Frauenfeld den Schweizer Veteranenstatus; der Kilometerstand betrug damals lediglich 2.674 Kilometer. Nachdem das Fahrzeug im März 1983 nur kurzzeitig zugelassen und einen Monat später wieder stillgelegt worden war, erfolgte die erneute Zulassung erst beim Verkauf vom Dezember 2013 an den derzeitigen Schweizer Besitzer. Der M1 blieb weiterhin in den fachkundigen Händen von Gretener, der die regelmässige Wartung sowie jährliche Bewegungsfahrten von etwa 50 Kilometern durchführte.

Unter der Regie von Gretener wurde die Innenausstattung des M1 im Jahre 2023 teilweise überholt: Nach 42 Jahren allgemeiner Abnutzung erhielten die Sitze unter Verwendung von Originalteilen eine neue Polsterung, und auch verschiedene mechanische Arbeiten wurden durchgeführt. Im Oktober 2026 erhielt der M1 einen frischen Service durch Gretener sowie eine neue Motorfahrzeugkontrolle mit Veteranenstatus, datiert auf den 13. Oktober 2026.

Dieser gut dokumentierte BMW M1 von 1981 wird heute mit einem Kilometerstand von 4.842 km bei Katalogisierung angeboten. Er wird von einer eindrucksvollen Historienakte begleitet, welche Kopien der Schweizer Zulassungsdokumente seit Neukauf, zeitgenössische Fotos des Wagens sowie Rechnungen von Gretener enthalten, die ausgeführte Arbeiten unter dem jetzigen Besitzer bezeugen.

Ausgezeichnet durch eine aussergewöhnlich geringe Laufleistung und eine bemerkenswerte Provenienz – einschliesslich des Erstbesitzes durch Seger & Hoffmann als auch jahrzehntelanger fachgerechter Pflege durch den geschätzten M1-Spezialisten Fredy Gretener – ist dieser BMW M1 von 1981 ein herausragendes Exemplar von BMWs erstem M Fahrzeug und gilt sowohl als eines der letzten als auch als eines der besten noch existierenden Exemplare.





LOT 155

1986 Lamborghini Countach 5000 QV

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZA9CA05A5GLA12934
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 550’000 - CHF 750’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

- One of only 66 fuel-injected examples produced
- Prior long-term Swiss ownership and just over 11,000 kilometers from new
- Furnished with detailed service history and a Lamborghini Polo Storico Certificate of Origin
- Finished in eye-catching Rosso over Champagne leather
- Powered by a 5.2-liter V12 producing 426 horsepower
- The highly refined, penultimate iteration of the momentous Lamborghini Countach

- Eines von nur 66 produzierten Exemplaren mit Benzineinspritzung
- Ehemaliger Schweizer Langzeitbesitz und etwas mehr als 11.000 Kilometer ab Werk
- Mit detaillierter Servicehistorie und einem Lamborghini Polo Storico Certificate of Origin ausgestattet
- Ausführung im auffälligen Rosso und Lederinterieur in Champagne
- Von einem 5,2-Liter-V12 mit 426 PS angetrieben
- Die ausgereifte, vorletzte Evolutionsstufe des legendären Lamborghini Countach







bereits andeutete, verfügte das ehrwürdige V12-Triebwerk des Countach nun über vier Ventile pro Zylinder sowie über einen auf 5,2 Liter vergrösserten Hubraum. Für den US-amerikanischen Markt bestimmte Exemplare wurden mit marktspezifischer Ausstattung und – was am wichtigsten war – mit einer K-Jetronic-Einspritzung von Bosch ausgerüstet. Die Leistung stieg auf 426 PS und ein Drehmoment von 461 Nm, welche über ein manuelles Fünfgang-Schaltgetriebe mit einer robusteren Kupplung und einem Sperrdifferenzial an die Hinterräder übertragen wurde. Die selteneren Iniezione-Modelle mit Einspritzung konnten von ihren Vergaser-Pendants verlässlich anhand der beiden Ausbuchtungen auf beiden Seiten der Motorabdeckung unterschieden werden – im Gegensatz zur grösseren Wölbung auf der Oberseite, welche die oben montierten Fallstrom-Weber-Vergaser beherbergte. Die überarbeitete Motorhaube und die Kofferraumhaube bestanden nun aus Kevlar, und neu gestaltete Schwellerleisten ermöglichten eine bessere Kühlung der Bremsen. Die Produktion des 5000 QV endete im September 1988 mit nur 610 gebauten Exemplaren, von denen lediglich 66 über eine Benzineinspritzung verfügten.

Dieser Lamborghini Countach 5000 QV aus dem Jahre 1986 verliess das Werk in der Farbkombination Rosso und einer Lederausstattung in Champagne, wie das Datenblatt und das Originalzertifikat aus dem Archiv von Lamborghini Polo Storico bestätigen.

Das Fahrzeug wurde im Februar 1986 für den US-Markt hergestellt und gehört damit zu den begehrten Exemplaren mit Einspritzung. Kurz darauf wurde es in die Schweiz exportiert, wobei der Fahrzeugausweis die Erstzulassung in Chamoson ab dem Jahr 1999 belegt. Sein nächster Schweizer Besitzer erwarb dieses attraktive Auto 2014. Anfang dieses Jahres übernahm der Einlieferer den Wagen, wo der Countach hierzulande verblieb. Gefahren wurde er nur sparsam, womit die mehr als 27 Jahre andauernde Schweizer Historie des Countach fortgesetzt wurde.

The Lamborghini Miura, the world's first supercar, was a nearly insurmountable act to follow. Its successor needed to be a forward-thinking purpose-built sports car, oozing futuristic design cues and cutting-edge engineering. Under Lamborghini's orders, no holds were barred for the new "LP112" project, which would eventually become the Countach, one of the quintessential supercars of the 1970s and 1980s.

For project designer Marcello Gandini at Bertone, another renaissance was required. Gandini had already stunned the world with his revolutionary wedge silhouette design exhibited on the 1968 Alfa Romeo Carabo and 1970 Lancia Stratos Zero concepts, and aimed to take his composition even further. Compared to the undulating curves of the Miura, Gandini's new brushstrokes were angular, and he incorporated various geometric patterns onto his wedge-shaped canvas. The Countach debuted at the 1971 Geneva Motor Show after a year of development, and the car was production-ready by 1974. The road-ready Countach LP400 was an instant trend-setter. The Countach's V12 engine was one of the first to be longitudinally mounted, which improved weight distribution. Its wedge silhouette with its signature scissor doors would influence supercar design in the decades to come.

Lamborghini debuted its penultimate rendition of the poster car in 1985: the 5000 QV. As its Quattrovalvole (QV) name implied, the Countach's venerable V12 powerplant now boasted four valves per cylinder and was bored and stroked to 5.2 liters. Examples bound for the United States were fitted with market-specific equipment and

Der Lamborghini Miura, der erste Superportwagen der Welt, setzte einen schwer zu übertreffenden Massstab. Sein Nachfolger musste ein zukunftsweisendes, zweckbesimmtes Sportfahrzeug sein, welches nur so vor futuristischen Designelementen und fortschrittlichster Technik strotzte. Auf Anweisung von Lamborghini wurden beim neuen Projekt „LP112" keine Kompromisse eingegangen: der schliesslich resultierende Countach sollte einer der Inbegriffe des Supersportwagens der 1970er und 1980er Jahre werden.

Für den Projektdesigner Marcello Gandini bei Bertone war eine weitere Renaissance erforderlich. Gandini hatte die Welt bereits mit seiner revolutionären Keilform-Silhouette verblüfft, die er mit den Konzeptfahrzeugen Alfa Romeo Carabo (1968) und Lancia Stratos Zero (1970) zeigte. Er versuchte demnach, seine Designstruktur noch weiter zu treiben. Im Vergleich zu den geschwungenen Linien des Miura waren Gandinis neue Pinselstriche kantig, und er fügte verschiedene geometrische Muster in seine keilförmige Leinwand ein. Der Countach debütierte nach einem Jahr Entwicklungszeit am Genfer Autosalon 1971; bis 1974 war der Wagen serienreif. Der fahrfertige Countach LP400 wurde sofort zum Trendsetter. Der V12-Motor des Countach war einer der ersten, der längs eingebaut wurde, was die Gewichtsverteilung verbesserte, indem der V12 hinter dem Fahrer und das Getriebe davor platziert wurden. Natürlich sollte die Keilform des Fahrzeugs mit den charakteristischen Scherentüren das Supersportwagen-Design der kommenden Jahrzehnte prägen.

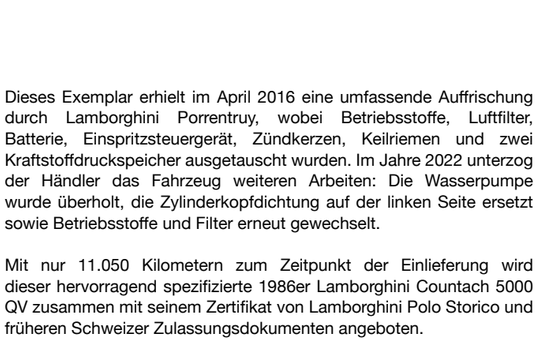
Lamborghini stellte 1985 seine vorletzte Ausführung des ultimativen Poster-Autos vor: den 5000 QV. Wie der Name Quattrovalvole (QV)

crucially, Bosch KE-Jetronic fuel injection. Power jumped to 426 horsepower and 461 Nm of torque, which was delivered to the rear wheels through a five-speed manual transmission with a sturdier clutch and limited-slip differential. The rarer *Iniezione* fuel-injected examples could reliably be distinguished from their carbureted counterparts via the twin "humps" on each side of the engine cover compared to the larger single hump on top that contained the top-mounted "downdraft" Weber carburetors. The revised engine cover and trunk were now made of Kevlar, and restyled rocker panels now allowed better brake cooling. Production for the 5000 QV concluded in September 1988 with only 610 examples produced, just 66 of which were fuel-injected.

This 1986 Lamborghini Countach 5000 QV was finished from the factory in *Rosso* over a Champagne leather interior, as confirmed by its build sheet and Certificate of Origin from the Lamborghini Polo Storico Archives.

This car was manufactured in February 1986 for the U.S. market, making it one of the coveted fuel-injected examples. Shortly after, it was exported to Switzerland, with its *Fahrzeugausweis* showing registration in Chamoson beginning in 1999. This alluring example was purchased by its next Swiss owner in 2014. It was acquired by the consignor at the beginning of this year and has remained in the country since, driven sparingly while continuing the Countach's long term residency in Switzerland that has lasted more than 27 years.





The Countach received a comprehensive refresh in April 2016 by Lamborghini Porrentruy, where its fluids, air filters, battery, injection box, spark plugs, accessory belt, and two fuel accumulators were all replaced. It underwent additional work from the dealer in 2022, where it received a water pump overhaul, its left side cylinder head gasket was replaced, and its fluids and filters were changed again.

Offered with just 11,050 kilometers at consignment, this well-specified 1986 Lamborghini Countach 5000 QV comes furnished with its Certificate of Origin from Lamborghini Polo Storico and prior Swiss registration documents.

Such low mileage, rarity, long-term ownership, and thorough servicing together make this Countach a collector-grade yet eminently enjoyable example of Lamborghini's definitive supercar of the 1980s.

Dieses Exemplar erhielt im April 2016 eine umfassende Auffrischung durch Lamborghini Porrentruy, wobei Betriebsstoffe, Luftfilter, Batterie, Einspritzsteuergerät, Zündkerzen, Keilriemen und zwei Kraftstoffdruckspeicher ausgetauscht wurden. Im Jahre 2022 unterzog der Händler das Fahrzeug weiteren Arbeiten: Die Wasserpumpe wurde überholt, die Zylinderkopfdichtung auf der linken Seite ersetzt sowie Betriebsstoffe und Filter erneut gewechselt.

Mit nur 11.050 Kilometern zum Zeitpunkt der Einlieferung wird dieser hervorragend spezifizierte 1986er Lamborghini Countach 5000 QV zusammen mit seinem Zertifikat von Lamborghini Polo Storico und früheren Schweizer Zulassungsdokumenten angeboten.

Diese geringe Laufleistung, seine Seltenheit, der langjährige Besitz und die gründliche Wartung machen diesen Countach zu einem sammlerwürdigen und zugleich äusserst fahrfreudigen Exemplar des massgeblichen Lamborghini-Supersportwagens der 1980er Jahre.

≈ LOT 156

2018 Ford GT

Chassis | Fahrgestell Nr.	2FAGP9CW5JH100127
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 600’000 - CHF 700’000

Please note this Lot is subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer’s Premium).

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los die Mehrwertsteuer auf den gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch die Käuferaufschlag) anfällt.

- Rare European-delivered example with only 1,642 km at cataloging
- Specified in yellow contrasted by dual black racing stripes
- Powered by a twin-turbocharged 3.5-liter V6 producing 647 horsepower
- Electrifying performance: zero to 100 km/h in 3.0 seconds, 347 km/h top speed
- Seltenes in Europa ausgeliefertes Exemplar mit einem Kilometerstand von bloss 1.642 km zum Zeitpunkt der Katalogisierung
- Ausgeführt in Gelb mit kontrastierenden schwarzen Doppel-Rennstreifen
- Angetrieben von einem 3,5-Liter-V6-Biturbomotor mit 647 PS
- Mitreissende Fahrleistungen: Von 0 auf 100 km/h in 3,0 Sekunden, 347 km/h Höchstgeschwindigkeit











Developed in secrecy by a handpicked team of engineers, the second-generation Ford GT took shape deep within the Ford Product Development Center. Built around an advanced carbon fiber monocoque chassis with cutting-edge aerodynamics, it was first designed for racing before being adapted into a road car—continuing the legacy of the legendary GT40. The GT's competitive debut at the 2016 24 Hours of Le Mans resulted in a historic double-podium finish, exactly 50 years after the original GT40's iconic victory. This success reignited Ford's presence in endurance racing, generating overwhelming demand for the production model. With thousands of applications received, only 1,350 lucky buyers were selected for the initial production run through Ford's exclusive Concierge Service.

Boasting a meticulously engineered aerodynamic design, the Ford GT seamlessly blended function with striking aesthetics. At its heart sits a twin-turbocharged 3.5-liter V6 pumping out 647 horsepower — an engine that, according to *Car and Driver's* test on French public roads, sounds like "chain saws, Africanized bees, and hints of hurricane and makes most modern supercars feel thoroughly house-trained." Built to win Le Mans and tested right at home on European tarmac, the GT has the performance statistics to back it up, surpassing 100 km/h in 3.0 seconds on the way to a 347 km/h top speed.

Produced for the 2018 model year, this yellow Ford GT with contrasting dual black racing stripes was originally delivered to a hand-selected client in Italy. Its carVertical Report reveals a first registration in August 2018 in Italy with an ownership change in 2021 and later leaving the country in June of that year. Offered with an impressively low 1,642 kilometers at the time of cataloging, this Ford GT stands as a lightly used example of one of the most significant American supercars of the modern era. Its bold livery recalls the competition heritage that defined the GT from the start, while its European delivery adds to its appeal. With production capped at 1,350 cars for the initial run, an example in this condition is a rare find for the collector seeking a modern icon with true Le Mans pedigree.

Von einem handverlesenen Ingenieursteam unter strengster Geheimhaltung entwickelt, nahm die zweite Generation des Ford GT tief im Ford Product Development Center Gestalt an. Rund um ein fortschrittliches Carbon-Monocoque-Chassis mit hochmoderner Aerodynamik konstruiert, wurde er primär für den Rennsport entwickelt, bevor er als Strassenfahrzeug abgestimmt wurde – ganz in der Tradition des legendären GT40. Das Renndebüt des GT bei den 24 Stunden von Le Mans 2016 endete mit einem historischen doppelten Podiumserfolg – genau 50 Jahre nach dem ikonischen Sieg des ursprünglichen GT40. Dieser Erfolg belebte Fords Präsenz im Langstreckenrennsport neu und löste eine überwältigende Nachfrage nach dem Serienmodell aus. Trotz tausender eingegangener Bewerbungen wurden über Fords exklusiven Concierge-Service bloss 1.350 glückliche Käufer für die erste Produktionsserie ausgewählt.

Mit einem akribisch durchdachten Aerodynamikdesign verband der Ford GT nahtlos Funktionalität mit einer eindrucksvollen Ästhetik. In seinem Herzen schlägt ein 3,5-Liter-V6-Biturbomotor mit 647 PS – ein Triebwerk, das laut einem Test des Magazins *Car and Driver* auf öffentlichen Strassen in Frankreich nach „Kettensägen, Killerbienen und Nuancen eines Orkans klingt und dafür sorgt, dass sich die meisten modernen Superportwagen vollkommen handzahm anfühlen". Das Fahrzeug, das gebaut wurde, um Le Mans zu gewinnen, und das auf europäischem Asphalt ausgiebig erprobt wurde, untermauert dies mit entsprechenden Leistungswerten: Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in lediglich 3,0 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 347 km/h.

Dieser gelbe Ford GT des Modelljahres 2018 mit kontrastierenden schwarzen Doppel-Rennstreifen wurde ursprünglich an einen handverlesenen Kunden in Italien ausgeliefert. Sein carVertical-Bericht weist eine Erstzulassung im August 2018 in Italien mit einem Besitzerwechsel im Jahre 2021 auf, bevor das Fahrzeug im Juni desselben Jahres das Land verliess. Zum Zeitpunkt der Katalogisierung mit einem beeindruckend niedrigen Kilometerstand von bloss 1.642 Kilometern angeboten, präsentiert sich dieser Ford GT als kaum genutztes Exemplar eines der bedeutendsten amerikanischen Superportwagen der Moderne. Seine markante Lackierung erinnert an das Rennsport-Erbe, das den GT von Anfang an prägte, während die europäische Erstauslieferung seine Attraktivität zusätzlich steigert. Bei einer auf 1.350 Fahrzeuge limitierten Erstauflage ist ein Exemplar in diesem Zustand ein seltener Fund für Sammler, die eine moderne Ikone mit echter Le-Mans-Rennsportgeschichte suchen.

LOT 157

2004 Ferrari 360 Challenge Stradale

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZFFDT57B000137263	CHF 500’000 - CHF 600’000
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

- One of just 22 examples delivered new in *Bianco Avus* with fewer than ten believed to have been delivered new in Europe
- Showing 31,545 km on the odometer at cataloging
- Regularly maintained, with supporting inspection reports, invoices and a clean CarVX Report
- Most recently serviced in September 2026
- Offered with factory documentation in Schedoni leather pouch, complete with flashlight and toolkit
- The ultimate road-going expression of the lightweight 360

- Eines von nur 22 neu ausgelieferten Exemplaren in Bianco Avus und eines von schätzungsweise weniger als 10 in Europa ab Werk bereitgestellten Fahrzeugen
- Kilometerstand bei Katalogisierung beträgt 31.545 km
- Regelmässig gewartet, mit entsprechenden Inspektionsberichten, Rechnungen und einem CarVX-Report ohne Beanstandungen
- Letzter Service im September 2026 durchgeführt
- Mit Werksdokumentation in Schedoni-Ledermappe und komplett mit Taschenlampe und Werkzeugsatz angeboten
- Die ultimative strassenzugelassene Version des leichtgewichtigen 360







Some cars are born in a design studio. The Challenge Stradale was born in the paddock. Its story begins with Ferrari Challenge, the one-make racing series Maranello launched in 1993 for gentleman drivers. The 348 Challenge started it all, followed by the F355 Challenge. In 2000, the 360 Challenge carried the torch forward. Unlike its predecessors, which were largely road cars converted for competition with factory-supplied kits, the 360 Challenge was built in Maranello as a race car from the ground up.

Ferrari brought that racing DNA to the road at the Geneva Motor Show in March 2003. The name says it all: *Stradale* means “road-going” in Italian, and the Challenge Stradale was conceived as a road-legal distillation of its track-bred counterpart.

The Challenge Stradale sheds 110 kg compared with the 360 Modena, thanks to extensive use of aluminum, titanium, and, above all, carbon fiber. The lightweight material features throughout, from the floor pan and door panels to the seat shells and side mirrors derived from the 360 GT race car. The cabin follows the same uncompromising philosophy, with the instrument cluster, centered on a prominent tachometer, framed by carbon fiber. The steering wheel is unique to the model, with an extended right-hand paddle designed to make upshifts easier on corner exit.

At its heart sits a 3.6-liter V8 producing 425 PS at 8,500 rpm. At the time, it was the most powerful naturally aspirated V8 Ferrari had ever fitted to a road car. Peak torque remains unchanged from the Modena at 373 Nm at 4,750 rpm, but the engine’s character encourages the driver to explore the upper reaches of the rev range. The F1 electro-hydraulic transmission also benefits from revised control logic, reducing shift times in every mode to as little as 150 milliseconds.

Manche Autos entstehen in einem Designstudio. Der Challenge Stradale wurde im in der Boxengasse geboren. Seine Geschichte beginnt mit dem Ferrari Challenge, der Markenrennserie, die Maranello 1993 für Gentlemen-Fahrer ins Leben rief. Der 348 Challenge machte den Anfang, gefolgt vom F355 Challenge. Im Jahre 2000 führte der 360 Challenge die Tradition fort. Im Gegensatz zu seinen Vorgängern, bei denen es sich grösstenteils um für den Renneinsatz modifizierte Strassenfahrzeuge mit werkseigenen Nachrüstsätzen handelte, wurde der 360 Challenge in Maranello von Grund auf als Rennwagen produziert.

Ferrari brachte diese Rennsport-Gene am Genfer Autosalon im März 2003 auf die Strasse. Der Name spricht für sich: Stradale bedeutet auf Italienisch „Strasse“, und der Challenge Stradale wurde als strassentaugliche Version seines auf der Rennstrecke geborenen Gegenstücks konzipiert.

Der Challenge Stradale spart gegenüber dem 360 Modena 110 kg Gewicht ein – dank der umfangreichen Verwendung von Aluminium, Titan und vor allem Carbon. Das Leichtbaumaterial findet man überall, vom Unterboden und den Türverkleidungen bis hin zu den Sitzschalen und den Aussenspiegeln, welche vom Rennwagen 360 GT abgeleitet wurden. Der Innenraum folgt derselben kompromisslosen Philosophie: Das Armaturenbrett, in dessen Zentrum ein markaner Drehzahlmesser sitzt, ist mit Carbon eingerahmt. Das Lenkrad ist für das Modell einzigartig und verfügt über eine verlängerte rechte Schaltwippe, welche das Hochschalten am Kurvenausgang erleichtern soll.

In seinem Herzen schlägt ein 3,6-Liter-V8, der 425 PS bei 8.500 U/min leistet. Zum damaligen Zeitpunkt war es der stärkste Saug-V8, den Ferrari je in einem Strassenfahrzeug eingesetzt hatte. Das maximale Drehmoment bleibt gegenüber dem Modena mit 373 Nm bei 4.750 U/min unverändert, aber der Charakter des Motors lädt den Fahrer dazu ein, die oberen Drehzahlbereiche zu erkunden. Das elektrohydraulische F1-Getriebe profitiert zudem von einem überarbeiteten Steuerungssystem, das die Schaltzeiten in jedem Fahrmodus auf bis zu 150 Millisekunden verkürzt.

Auch das Fahrwerk erhielt eine ebenso konsequente Überarbeitung. Steifere Titanfedern an beiden Achsen, ein grösserer Stabilisator, eine spezielle Dämpferabstimmung sowie ein um 15 mm abgesenkter Schwerpunkt verleihen dem Wagen eine eindeutig vom Rennsport geprägte Haltung. Die modifizierte Aerodynamik erzeugt 50 Prozent mehr Abtrieb im Vergleich zum Modena, während serienmässige Brembo-Keramikbremsen des Enzo ein Debüt für einen Ferrari mit V8-Motor darstellen, ergänzt durch spezielle 19-Zoll-Challenge-Felgen.

Dieser Challenge Stradale wurde neu über Scuderia Catamount Oy nach Helsinki ausgeliefert und ist eines von nur ganz wenigen Exemplaren – geschätzte 22 weltweit. Davon wurden weniger als zehn in Europa neu ausgeliefert. Die entsprechende Ausführung präsentiert sich in der eleganten Farbe Bianco Avus mit einer zweifarbigen Innenausstattung in rotem (*Rosso*) und schwarzem (*Nero*) Alcantara, ergänzt durch umfangreiche Carbon-Zierelemente im gesamten Innenraum.

Kurz darauf gelangte das Fahrzeug nach Japan, wo es von Spezialisten für europäische Superportwagen, darunter dem Ferrari-Händler Rosso Scuderia, akribisch gewartet wurde, wie die beiliegenden japanischen Servicenachweise sowie der einwandfreie CarVX-Report belegen.

Im Jahre 2024 überquerte der Wagen den Pazifik nach Kanada, wo er bei Ferrari of Vancouver einer Diagnoseinspektion unterzogen wurde, gefolgt von einer grossen Wartung bei einem Kilometerstand von rund 28.000 Kilometern durch Advanced Level Autosports. Die Arbeiten umfassten einen Zahnriemenwechsel, den Austausch der Keilriemen, der Wasserpumpe und des Thermostats, einen Motoröl- und Filterwechsel, den Austausch der Zündkerzen, einen F1-System-

The chassis received an equally focused overhaul. Stiffer titanium springs at both ends, a larger anti-roll bar, dedicated damper calibration and a 15 mm lower center of gravity give the car a distinctly competition-bred stance. Revised aerodynamics generate 50 percent more downforce than the Modena, while standard Brembo carbon-ceramic brakes derived from the Enzo mark a first for a V8-powered Ferrari, with dedicated 19-inch Challenge wheels.

Delivered new to Helsinki through Scuderia Catamount Oy, this Challenge Stradale is one of only a handful—an estimated 22 worldwide, with fewer than ten delivered new in Europe—finished in elegant *Bianco Avus* over a two-tone red *Rosso* and black *Nero* Alcantara interior, complemented by extensive carbon fiber trim throughout the cabin.

Shortly thereafter, the car made its way to Japan, where it was meticulously maintained by European supercar specialists, including Rosso Scuderia, Ferrari dealer, as documented by the accompanying Japanese service records and its clean CarVX Report.

In 2024, the car crossed the Pacific to Canada, where it underwent a diagnostic inspection at Ferrari of Vancouver, followed by a major service at Advanced Level Autosports at around 28,000 kilometers on the odometer. The work included a timing belt service, replacement of the accessory belts, water pump and thermostat, engine oil and filter service, spark plug replacement, F1 system service, transaxle service, relay and accumulator replacement, brake fluid replacement, power steering flush, engine mount and transmission mount replacement, front and rear suspension rebuilds, and dashboard removal for repair followed by reinstallation.



The 360 Challenge Stradale was imported into Switzerland in 2025, where, in October, it underwent the work required for Swiss registration at Cartech.ch Autotechnik AG in Chur, at 28,513 km.

A recent paint-thickness inspection, with report on file, indicates that the car retains its original factory-applied paint, with repainting limited to the front bumper. The car has also benefited from paint protection film (PPF), polishing and ceramic coating, in February 2026 with invoice from Cartech.ch Autotechnik AG in Chur on file, totaling CHF 12,114. The car returned to the workshop more recently in September 2026 for further servicing, as per the stamp in its duplicate service book.

With its distinctive and ultra-rare color combination, striking interior, just 31,545 km on the odometer, and documented maintenance history, this Challenge Stradale is among the rarest and most sought-after examples of its category and represents a rare opportunity to acquire a true “race car for the road,” fully homologated for Swiss roads.

Service, einen Getriebeservice, den Austausch von Relais und Druckspeicher, den Austausch der Bremsflüssigkeit, eine Servolenkungsspülung, das Ersetzen von Motor- und Getriebelagern, die Überholung der Vorder- und Hinterradaufhängung sowie den Ausbau des Armaturenbretts zwecks Reparatur mit anschliessendem Wiedereinbau.

Der 360 Challenge Stradale wurde 2025 in die Schweiz importiert, wo im Oktober bei Cartech.ch Autotechnik AG in Chur bei einem Kilometerstand von 28.513 km die für die Schweizer Zulassung erforderlichen Arbeiten durchgeführt wurden.

Eine kürzlich durchgeführte Lackschichtdickenmessung, zu welcher ein Bericht vorliegt, zeigt, dass das Fahrzeug seinen originalen Werkslack aufweist, wobei sich Nachlackierungen auf den vorderen Stossfänger beschränken. Das Auto profitierte im Februar 2026 zudem von einer Lackschutzfolie (PPF), einer Polierung sowie einer Keramikversiegelung, wozu eine Rechnung der Cartech.ch Autotechnik AG in Chur über insgesamt 12.114 CHF vorliegt. Neulich, im September 2026, kehrte der Wagen für weitere Servicearbeiten in die Werkstatt zurück, wie der Stempel im Serviceheft-Duplikat belegt.

Mit seiner markanten und äusserst seltenen Farbkombination, dem spektakulären Innenraum, nur 31.545 gefahrenen Kilometern und einer dokumentierten Wartungshistorie gehört dieser Challenge Stradale zu den seltensten und begehrtesten Exemplaren seiner Kategorie und stellt eine seltene Gelegenheit dar, einen echten „Rennwagen für die Strasse“ zu erwerben, der unbeschränkt für Schweizer Strassen zugelassen ist.





∫ LOT 158

1968 Bizzarrini 5300 GT Strada

Chassis | Fahrgestell Nr.	IA30321
Documents Dokumente	German Fahrzeugbrief Deutscher Fahrzeugbrief

CHF 700’000 - CHF 830’000

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

- A highly decorated example, including “Best of Show” and multiple “Best in Class” accolades
- Documented provenance by marque expert Jack Koobs de Hartog with limited collector-grade use since
- Current German collector ownership for the past 23 years
- Presented in a quintessential red over black leather color combination
- Upgraded with a 6.3-liter Chevrolet V8 producing 425 PS
- One of approximately 133 Bizzarrini GT Stradas produced

- Ein hochdekoriertes Exemplar, einschliesslich der Auszeichnungen „Best of Show“ und mehrerer „Best in Class“
- Dokumentierte Provenienz durch den Markenexperten Jack Koobs de Hartog mit seitdem begrenzter Nutzung auf Sammlerniveau
- In den letzten 23 Jahren im Besitz eines deutschen Sammlers
- Präsentiert in der klassischen Farbkombination Rot mit schwarzem Leder
- Aufgerüstet mit einem 6,3-Liter-Chevrolet-V8 mit 425 PS
- Eines von weltweit bloss rund 133 produzierten Bizzarrini GT Strada Exemplaren







In May 2023, automotive enthusiasts worldwide mourned the loss of Giotto Bizzarrini, a transformative figure in the Italian automotive industry responsible for some of the most influential engines and cars of the 1960s. Initially working with Alfa Romeo and then Ferrari, he played a pivotal role in the creation of the fabled Ferrari 250 GTO, a follow-up to his work on the 250 GT SWB. Despite his significant contributions, Bizzarrini's career at Ferrari ended during Ferrari's "Night of the Long Knives," which saw Bizzarrini found Società Autostar in 1962 where he continued to innovate. Notably, the firm developed a dual overhead-cam V12 engine for Ferruccio Lamborghini which Sant'Agata would continue to produce for five decades.

Bizzarrini's influence didn't stop there. Iso Autoveicoli Chairman Renzo Rivolta duly enlisted Bizzarrini to design luxury GTs, including the Iso Grifo, which laid the groundwork for the cars that would soon bear his name. Bizzarrini's engine expertise wasn't required, as the company decided to follow the trend set by De Tomaso of combining American V8 grunt with Italian design. Bizzarrini instead concentrated on developing his cars' advanced pressed-steel chassis, de Dion rear suspension, double-wishbone front suspension, and four-wheel disc brakes. This resulted in the creation of the street-oriented A3/L (Lusso or luxury) and the race-focused A3/C (Corsa or race) versions, with the aluminum-bodied Iso A3/C racer in particular serving as the foundation for the Bizzarrini 5300 GT Strada.

Produced under his own company, Prototipi Bizzarrini, the 5300 GT Strada (Street) retained the ultra-wide, low-slung design of the A3/C Grifo originally penned by Giorgetto Giugiaro at Bertone and featured

Im Mai 2023 trauerten Automobilenthusiasten weltweit um Giotto Bizzarrini – eine prägende Persönlichkeit der italienischen Automobilindustrie, welcher für einige der einflussreichsten Motoren und Fahrzeuge der 1960er-Jahre verantwortlich war. Nachdem seine Karriere ihren Anfang bei Alfa Romeo und später Ferrari fand, spielte er eine entscheidende Rolle bei der Entstehung des legendären Ferrari 250 GTO, der auf seine Arbeiten am 250 GT SWB folgte. Trotz seiner bedeutenden Beiträge endete Bizzarrinis Werdegang bei Ferrari während der berühmten „Nacht der langen Messer". Dies veranlasste ihn 1962 zur Gründung der Società Autostar, wo er seine Innovationskraft weiter entfaltete. Bemerkenswert ist, dass das Unternehmen einen V12-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen für Ferruccio Lamborghini entwickelte, welchen Sant'Agata über fünf Jahrzehnte lang produzieren sollte.

Bizzarrinis Einfluss reichte jedoch noch weiter. Renzo Rivolta, der Vorstandsvorsitzende von Iso Autoveicoli, engagierte Bizzarrini mit der Entwicklung von Luxus-GTs, darunter dem Iso Grifo, der den Grundstein für die Fahrzeuge legte, die bald seinen eigenen Namen tragen sollten. Bizzarrinis Expertise im Motorenbau war hier allerdings nicht gefragt, da das Unternehmen dem von De Tomaso gesetzten Trend folgte, amerikanischen V8-Schub mit italienischem Design zu verbinden. Bizzarrini konzentrierte sich stattdessen auf die Entwicklung des fortschrittlichen Pressstahl-Chassis, der De-Dion-Hinterachse, Doppelquerlenker-Vorderradaufhängung und Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Dies führte zur Erschaffung der strassenorientierten A3/L-Version (Lusso bzw. Luxus) und der rennsportorientierten A3/C-Version (Corsa bzw. Rennsport), wobei insbesondere der Iso

a front-mid-mounted Corvette-sourced 327 cu-in (5.4-liter) engine producing 365 PS. Placed as far back over the front axle as possible for ideal weight distribution, it was paired with a BorgWarner four-speed manual transmission and a limited slip differential. Lightweight competition variants of the 5300 GT Strada proved highly competitive, claiming second in class at the Nürburgring 1000 Kms and 14th overall at the 24 Hours of Le Mans in 1964; however, financial difficulties would prevent Bizzarrini from mounting the full-scale assault on Le Mans that he had envisioned. In 1969, Bizzarrini closed its doors after producing just 133 cars in total.

The origins of this 1968 Bizzarrini 5300 GT Strada are expertly chronicled in *Bizzarrini: The Genius Behind Ferrari's Success* by the late marque authority Jack Koobs de Hartog. According to the definitive Bizzarrini registry, this example was originally finished in Silver over a Black leather interior and featured the Series II dashboard, which served as a more user-friendly update to the original competition-optimized layout. It was first registered in 1968 to an American owner, who retained it for more than two decades until it was acquired in 1990 by its second owner, who brought it to Germany. Here it received a three-year restoration by noted restoration expert Franz Prahl of Prahl Oldtimer-Restaurierungen in Preußisch Oldendorf whereupon it was repainted in its current striking red finish. The refreshed Bizzarrini was subsequently sold to the Streicher Museum, and is believed to have remained there until it was purchased by prominent collector Lothar Heibel in 1999. The car was briefly located in the Netherlands, with the essential Bizzarrini text noting that Jack Koobs de Hartog himself saw the car in 2001 before it returned to Germany c. 2003, where it has remained ever since.

A3/C Rennwagen mit Aluminiumkarosserie als Basis für den Bizzarrini 5300 GT Strada diente.

Der unter seinem eigenen Unternehmen Prototipi Bizzarrini produzierte 5300 GT Strada (Strasse) behielt das extrem breite, flache Design des ursprünglich von Giorgetto Giugiaro bei Bertone entworfenen A3/C Grifo bei. Er verfügte über einen als Front-Mittelmotor eingebauten, von Corvette stammenden 327 cu-in (5,4 Liter) Motor mit 365 PS. Um eine ideale Gewichtsverteilung zu erreichen, wurde der Motor so weit wie möglich hinter die Vorderachse versetzt und mit einem Viergang-Schaltgetriebe von BorgWarner sowie einem Sperrdifferenzial versehen. Leichtbau-Rennsportvarianten des 5300 GT Strada erwiesen sich als äusserst konkurrenzfähig und sicherten sich 1964 den zweiten Platz in ihrer Klasse beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring sowie den 14. Gesamtrang bei den 24 Stunden von Le Mans. Finanzielle Schwierigkeiten hinderten Bizzarrini jedoch daran, den von ihm angestrebten Grossangriff auf Le Mans umzusetzen. Im Jahr 1969 schloss Bizzarrini seine Pforten, nachdem insgesamt nur 133 Fahrzeuge gebaut worden waren.

Die Ursprünge dieses 1968er Bizzarrini 5300 GT Strada finden sich in *Bizzarrini: The Genius Behind Ferrari's Success* durch den mittlerweile verstorbenen Markenkenner Jack Koobs de Hartog fachmännisch dokumentiert. Laut dem massgeblichen Bizzarrini-Register wurde dieses Exemplar ursprünglich in Silber über einer schwarzen Lederausstattung ausgeliefert und verfügte über das Armaturenbrett der Serie II, das als benutzerfreundlichere Überarbeitung des ursprünglich für den Rennsport konzipierten Layouts gilt. Das Fahrzeug wurde 1968 erstmals auf einen US-amerikanischen Besitzer zugelassen, der es mehr als zwei Jahrzehnte lang behielt, bevor es 1990 von seinem zweiten Eigentümer erworben und nach Deutschland gebracht wurde. Hier unterzog der renommierte Restaurierungsexperte Franz Prahl von Prahl Oldtimer-Restaurierungen in Preussisch Oldendorf den Wagen einer dreijährigen Restaurierung, wobei das Auto seine heutige, auffällige rote Lackierung erhielt. Der aufgefrischte Bizzarrini wurde anschliessend an das Streicher Museum verkauft und verblieb dort vermutlich, bis er 1999 von dem prominenten Sammler Lothar Heibel erworben wurde. Das Fahrzeug befand sich kurzzeitig in den Niederlanden, wobei im Bizzarrini-Standardwerk vermerkt ist, dass Jack Koobs de Hartog den Wagen 2001 persönlich besichtigte, bevor der Bizzarrini um 2003 nach Deutschland zurückkehrte, wo er seitdem verblieben ist.



Acquired by the consignor in 2003, this example was awarded “Most Beautiful Coupé” at Techno Classica Essen. Notably, the Bizzarrini was fitted with an increased displacement Chevrolet 6.3-liter V8 in 2006—producing a mighty 425 PS. The rare Bizzarrini continued to collect awards at esteemed concours events on an international scale. Its accomplishments include a Best of Show at the 2008 Zürich Concours in Bürkliplatz (today the Zürich Classic Car Award), Best in Class: ‘Modern Classics’ at the 2011 Kuwait Concours d’Elegance, and the Best in Class: “Best Restored to Original Condition,” at the 2021 Concours of Elegance Germany in Lake Tegernsee.

This 1968 Bizzarrini 5300 GT Strada is offered today following 23 years of single collector ownership. It is furnished with its 2009 FIVA Identity Card from its various concours entries and a digital copy of its essential Bizzarrini Register entry.

More than two decades of accolades have established the standard for this example’s exceptional presentation. Finished in a striking red over black specification favored by connoisseurs of quintessential Italian sports cars, further enhanced by an upgraded Chevrolet V8, and documented by the chief Bizzarrini expert, this Bizzarrini 5300 GT Strada is positioned to continue its award-winning legacy and command admiration wherever it appears.

Im Jahre 2003 vom Einlieferer erworben, wurde dieses Exemplar auf der Techno Classica Essen als „Schönstes Coupé“ ausgezeichnet. Bemerkenswert ist, dass der Bizzarrini 2006 mit einem hubraumstärkeren 6,3-Liter-Chevrolet-V8 ausgestattet wurde, welcher mächtige 425 PS leistet. Der seltene Bizzarrini sammelte auch weiterhin Auszeichnungen bei angesehenen internationalen Concours-Veranstaltungen. Zu seinen Erfolgen zählen ein „Best of Show“ beim Zürcher Concours 2008 auf dem Bürkliplatz (heute Zürich Classic Car Award), „Best in Class: Modern Classics“ beim Kuwait Concours d’Elegance 2011 sowie „Best in Class: Best Restored to Original Condition“ beim Concours of Elegance Germany 2021 am Tegernsee.

Dieser 1968er Bizzarrini 5300 GT Strada wird heute nach 23 Jahren im Besitze eines einzigen Sammlers angeboten. Er wird mit seiner FIVA-Identity-Card aus dem Jahr 2009 geliefert, welche seine verschiedenen Concours-Teilnahmen bezeugt, sowie einer digitalen Kopie seines Eintrags im essenziellen Bizzarrini-Register.

Mehr als zwei Jahrzehnte voller Auszeichnungen haben den Massstab für die aussergewöhnliche Präsentation dieses Exemplars gesetzt. In einer markanten rot-schwarzen Spezifikation, die von Kennern klassischer italienischer Sportwagen bevorzugt wird, weiter aufgewertet durch einen leistungsgesteigerten Chevrolet-V8 und dokumentiert durch den führenden Bizzarrini-Experten, ist dieser Bizzarrini 5300 GT Strada bestens positioniert, um seine preisgekrönte Geschichte fortzusetzen und überall Bewunderung auf höchstem Niveau zu ernten.





LOT 159

2009 Mercedes-Benz SLR McLaren Stirling Moss

Chassis | Fahrgestell Nr.	WDD1999761M900015
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 2’500’000 - CHF 3’000’000

Please note: Online Bidding is not available for this lot, unless specifically pre-arranged with Broad Arrow before the auction begins. For further information and alternative bidding options please reach out to bid@broadarrowauctions.com

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los kein Online-Gebot möglich ist. Für weitere Informationen und alternative Bietmöglichkeiten wenden Sie sich bitte an bid@broadarrowauctions.com.

- The 15th of just 75 examples produced; the rarest and most collectible road-going model of the SLR line
- Long-term, original ownership from new
- Displaying just 13,410 kilometers at cataloging
- Finished in Crystal Laurit Silver Metallic with the striking Black and Red 300 SL Silver Arrow leather interior
- Powered by a 5.4-liter AMG supercharged V8 delivering 650 PS
- Piloted in the Mille Miglia in 2012, 2015, and 2021
- The ultimate tribute to the 1955 Mille Miglia victory of Stirling Moss and navigator Denis Jenkinson

- Das 15. von nur 75 hergestellten Exemplaren; das seltenste und begehrteste Strassenmodell der SLR-Baureihe
- Langjähriger Erstbesitz seit Neukauf
- Tachostand bei Katalogisierung: bloss 13.410 Kilometer
- Crystal Laurit Silver Metallic-Ausführung mit der markanten Lederausstattung „300 SL Silver Arrow“ in Schwarz und Rot
- Angetrieben von einem 5,4-Liter-AMG-V8-Kompressormotor mit 650 PS
- Teilnahme an der Mille Miglia von 2012, 2015 und 2021
- Die perfekte Hommage an den Mille-Miglia-Sieg von Stirling Moss und Beifahrer Denis Jenkinson im Jahr 1955







When Mercedes-Benz and McLaren unveiled the SLR Stirling Moss in 2009, it stood apart from the usual rhythm of special editions. This was not a trim package or a commemorative badge exercise. It was the exclamation point at the end of the SLR story. Only 75 examples would ever exist, each one hand-built and dedicated to reviving a moment that had defined both the brand and motorsport itself. It was a machine designed not for convenience or luxury, but to capture the raw spirit of one of the greatest victories in racing history.

That story began at 7:22 a.m. on 1 May 1955, when Stirling Moss and navigator Denis Jenkinson launched their Mercedes-Benz 300 SLR into the Mille Miglia. Across a thousand miles of Italian roads, they averaged an astonishing 157 km/h, completing the race in 10 hours, 7 minutes, and 48 seconds. No one before or since has matched that feat. It was an achievement born of courage, endurance, and sheer mechanical excellence that turned the 300 SLR into an icon. More than half a century later, Mercedes sought not to imitate that moment, but to translate its essence into a car for the modern era.

The Stirling Moss is defined as much by what was removed as by what was kept. There is no roof, no windshield, and no side glass to shield from the elements. No infotainment, no electronics to distract. Nothing unnecessary. The result is a car that connects driver to machine with startling directness. Its shape recalls the 1955 racer that inspired it, with its impossibly long hood, its scooped flanks, the vents carved into its bodywork, and even the subtle asymmetry that adds tension to its design. From some angles it appears less like a car than a piece of sculpture, yet it was always intended to be used, not displayed. The brief was simple. Recreate, in contemporary form, the unfiltered thrill that Stirling Moss himself once described.

Als Mercedes-Benz und McLaren im Jahr 2009 den SLR Stirling Moss erstmals präsentierten, hob er sich deutlich vom gewohnten Rhythmus gewöhnlicher Sondermodelle ab. Dies war weder ein blosses Ausstattungspaket noch eine reine Auszeichnung mit Jubiläumsemblemen. Es war das Ausrufezeichen am Ende der SLR-Geschichte. Nur 75 Exemplare sollten jemals gebaut werden – jedes einzelne von Hand gefertigt und dem Revival eines Moments gewidmet, der sowohl die Marke als auch den Motorsport selbst geprägt hatte. Es war eine Maschine, die nicht auf Komfort oder Luxus ausgelegt war, sondern darauf, den unverfälschten Geist eines der grössten Siege der Rennsportgeschichte einzufangen.

Diese Geschichte begann am 1. Mai 1955 um Punkt 7:22 Uhr, als Stirling Moss und sein Beifahrer Denis Jenkinson mit ihrem Mercedes-Benz 300 SLR zur Mille Miglia starteten. Am Ende der tausend Meilen italienischer Strassen erreichten sie eine erstaunliche Durchschnittsgeschwindigkeit von 157 km/h und beendeten das Rennen in 10 Stunden, 7 Minuten und 48 Sekunden. Weder davor noch danach konnte jemand diese Glanzleistung erreichen. Es war ein Erfolg, der auf Mut, Ausdauer und reine mechanische Perfektion zurückzuführen war und den 300 SLR zu einer Ikone machte. Mehr als ein halbes Jahrhundert später versuchte Mercedes nicht, diesen Moment nachzuahmen, sondern dessen Essenz in ein Fahrzeug für die moderne Ära zu übersetzen.

Der Stirling Moss definiert sich nicht so sehr aufgrund dessen, was weggelassen wurde, sondern vielmehr was geblieben ist. Es gibt kein Dach, keine Windschutzscheibe und keine Seitenscheiben, die vor den Elementen schützen. Kein Infotainment, keine Elektronik, die ablenken könnte. Nichts Überflüssiges. Das Ergebnis ist ein Fahrzeug, das Fahrer und Maschine mit verblüffender Direktheit verbindet. Seine Form erinnert an den Rennwagen von 1955, welcher als Inspiration diente – mit seiner unendlich langen Motorhaube, den geschwungenen Flanken, den in die Karosserie geschnittenen Luftauslässen und sogar der subtilen Asymmetrie, die dem Design eine besondere Faszination verleiht. Aus manchen Blickwinkeln wirkt er weniger wie ein Auto als wie eine Skulptur. Dennoch war er stets dafür konzipiert, gefahren und nicht nur ausgestellt zu werden. Das Pflichtenheft war einfach: Die ungefilterte Aufregung, die Stirling Moss einst selbst beschrieb, in zeitgenössischer Form neu zu erschaffen.

Unter der Karosserie sitzt ein 5,4-Liter-AMG-V8-Kompressormotor, der 650 PS und ein Drehmoment von 820 Nm liefert. Die Broschüre beschreibt das folgende Erlebnis: „Ein kurzer Druck aufs Gaspedal – und es ist, als hätten Sie ein Katapult ausgelöst. Der SLR schiesst auf und davon, die schiere Beschleunigung drückt Sie tief in den Sitz. Die 100-km/h-Marke durchbrechen Sie in weniger als 3,5 Sekunden.“ Der Beschrieb endet mit den Worten: „Das Fahrzeug beschleunigt über die 300-km/h-Marke hinaus. Doch das ist erst der Anfang. Ihre ersten 26 Sekunden im SLR Stirling Moss.“ Nichts kommt den ungezähmten Rennmaschinen der 1950er Jahre näher als dieses Erlebnis.

Die Karosserie besteht aus Carbon – fast um einen Drittel leichter als Aluminium und knapp 200 Kilogramm kompakter als der bereits kompromisslos gewichtsreduzierte SLR 722 S Roadster. Der vollständig verkleidete Unterboden und der grosse Heckdiffusor leiten den Luftstrom mit absoluter Präzision, während eine automatisch ausfahrende Airbrake bei starker Abbremsung für zusätzliche Stabilität sorgt. Carbon-Keramik-Bremsen begegnen der Vehemenz des Motors mit ebenso beeindruckender Bremsleistung. Eine ausgewogene Gewichtsverteilung und die direkte Lenkung sorgen dafür, dass sich das Fahrzeug trotz seiner Extremität stets souverän und kontrolliert anfühlt.

Im Innenraum spiegelt das Cockpit die Philosophie des Exterieurs wider. Jede Oberfläche ist funktionell gestaltet – vom sichtbaren Carbon über gebürstetes Metall bis hin zu Leder höchster Güte. Die Sitze sind enganliegend und so geformt, dass sie die Insassen auch bei hohen Geschwindigkeiten fest im Sitz halten. Es gibt keine traditionellen Instrumente über das Notwendigste hinaus und keine Ablenkungen abgesehen vom charakteristischen Brüllen des V8. An der Mittelkonsole sticht ein Detail hervor: die Autogrammunterschrift von Stirling Moss, die neben dem Schalthebel in poliertes Aluminium

Beneath the bodywork sits a 5.4-liter AMG supercharged V8, delivering 650 PS and 820 Nm of torque. The brochure sums up this experience by saying, “A mere dab of the accelerator, and it’s as if you had fired a catapult. The SLR shoots away, the sheer acceleration pushing you back into your seat. You break the 100 km/h barrier in less than 3.5 seconds.” It concludes with, “The car powers on past the 300 km/h mark. But this is just the start. Your first 26 seconds of SLR Stirling Moss.” It is as close as one can come today to the unrestrained racing machines of the 1950s.

The body is carbon fiber, lighter by nearly a third than aluminum, and almost 200 kilograms leaner than the already stripped SLR 722 S Roadster. The fully enclosed underbody and large rear diffuser channel airflow with precision, while an automatically rising airbrake adds stability under heavy deceleration. Carbon-ceramic brakes match the engine’s ferocity with equal stopping power. Balanced weight distribution and direct steering ensure that the car, though extreme, always feels poised.

Inside, the cabin mirrors the philosophy of the exterior. Every surface is purposeful, from its exposed carbon fiber and brushed metal to leather of the highest quality. The seats are snug, shaped to hold occupants firmly in place at speed. There is no traditional instrumentation beyond what is necessary, and no distractions beyond the signature roar of the V8. At the center console, one detail stands out: Stirling Moss’s autograph, etched into polished aluminum beside the gear lever. It is both a tribute and a reminder of the name that shaped this car’s identity.

Before the first production car left the line, all 75 examples had been allocated. Only the most loyal SLR clients were invited, traveling to Stuttgart to preview full-scale models and tailor every surface to



their own taste. Each car emerged with its own personality, a unique combination of finishes and details, yet all shared the same uncompromising ethos as the continuation of a legend first written on the roads of Italy in 1955.

Ordered new in the Netherlands, this SLR McLaren Stirling Moss was finished in Crystal Laurit Silver Metallic (977). The interior was specified with the striking Black and Red 300 SL Silver Arrow leather interior, and both body-contoured seats, for driver and passenger, were specified in size Small. In keeping with the car's uncompromising, no-frills ethos, the remaining list of equipment is brief, documented only by its Dutch-language books and labels.

Acquired by its original and current owner in November 2009, the car remains in excellent condition today. It has been piloted in three Mille Miglia entries, in 2012, in 2015 to mark the sixtieth anniversary of the 1955 victory by Stirling Moss and Denis Jenkinson, and again in 2021. Today, it displays just 13,410 kilometers at cataloging and remains in superb condition. It benefits from a recent service in preparation for sale, which combined with its exquisite color combination, inherent rarity of only 75 units ever produced, and visceral connection to the triumphant 1955 Mille Miglia make the SLR Stirling Moss the ultimate addition to any collection. Likely never to be repeated in another production car, this is truly an opportunity not to be missed.

eingraviert ist. Sie ist zugleich Hommage und Erinnerung an den Namen, der die Identität dieses Fahrzeugs geprägt hat.

Noch bevor das erste Serienfahrzeug vom Band lief, waren alle 75 Exemplare bereits vergeben. Nur die treuesten SLR-Kunden wurden zur Reise nach Stuttgart eingeladen, um ihre Modelle in aller Nähe zu besichtigen und jede Oberfläche nach ihrem persönlichen Geschmack zu gestalten. Jedes Auto erhielt so seine eigene Persönlichkeit durch eine einzigartige Kombination aus Veredelungen und Details. Dennoch teilten alle denselben kompromisslosen Charakter als Fortführung einer Legende, die 1955 auf den Strassen Italiens ihren Anfang nahm.

Dieser neu in den Niederlanden bestellte SLR McLaren Stirling Moss wurde in Crystal Laurit Silver Metallic (977) ausgeliefert. Das Interieur wurde mit der markanten Lederausstattung „300 SL Silver Arrow" in Schwarz und Rot versehen; beide Kontursitze (für Fahrer und Beifahrer) wurden in der Grösse Small geordert. Passend zum kompromisslosen, auf das Wesentliche reduzierten Charakter des Fahrzeugs fällt die übrige Ausstattungsliste kurz aus und ist lediglich durch die niederländischen Bordbücher und Aufkleber dokumentiert.

Im November 2009 von seinem Erst- und bisherigen Besitzer erworben, befindet sich der Wagen bis heute in einem hervorragenden Zustand. Er wurde bei drei Mille-Miglia-Teilnahmen pilotiert: 2012, 2015 anlässlich des sechzigsten Jahrestags des Sieges von Stirling Moss und Denis Jenkinson von 1955 sowie erneut im Jahr 2021. Heute weist er bei Katalogisierung lediglich 13.410 Kilometer auf und befindet sich weiterhin in makellosem Zustand. Er profitiert von einem frischen Service zur Verkaufsvorbereitung, was ihn zusammen mit seiner exquisiten Farbkombination, der Seltenheit von nur 75 gebauten Einheiten und der emotionalen Verbindung zur siegreichen Mille Miglia von 1955 zur ultimativen Ergänzung jeder Sammlung macht. Eine Gelegenheit, die sich in einem Serienfahrzeug wahrscheinlich nie wiederholen wird und die man nicht verpassen sollte.









% ∫ LOT 160

Halfscale Cars 722 Racer
Auto im Massstab 1:2 - 722 Racer

Documents | Bill of Sale
Dokumente | Kaufvertrag

CHF 15’000 - CHF 25’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to import tax + VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise Einfuhrsteuer & -MwSt. und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

- Miniature of the 1955 Mercedes-Benz 300 SLR “722” Mille Miglia winner
- Aluminum chassis, composite body, silver with red “722” livery, working lights
- Hand-stitched leather, tartan seats, grey carpet, diamond-quilted panels, and an aluminum steering wheel echoing the original 300 SLR’s cockpit
- Powered by a 48-cc gas engine, capable of speeds up to 40 km/h
- Furnished with certificate of authenticity and a photo of Stirling Moss signing the plaque on this preproduction prototype

- Miniatur-Ausführung des Mercedes-Benz 300 SLR „722“, des Siegers der Mille Miglia 1955
- Aluminium-Fahrgestell, Faserverbund-Karosserie, Silber mit roter „722“-Lackierung, funktionsfähige Beleuchtung
- Handgenähtes Leder, Sitze im Schottenmuster (Tartan), grauer Teppich, Verkleidungen mit Rautensteppung sowie ein Aluminium-Lenkrad, das dem Cockpit des originalen 300 SLR nachempfunden ist
- Von einem 48-cm³-Benzinmotor angetrieben, erreicht Geschwindigkeiten von bis zu 40 km/h
- Angeboten mit Echtheitszertifikat und einem Foto von Stirling Moss beim Signieren der Plakette dieses Vorserienprototyps

Few competition cars so clearly link Grand Prix success to road-race legend as the Mercedes-Benz 300 SLR. As a sports-racing offshoot of the W196, the SLR brought Formula One engineering to punishing open-road events. Developed under Rudolf Uhlenhaut, it was a two-seat version of Mercedes’ Grand Prix winner, with a 3.0-liter straight-eight engine producing about 302 PS through direct fuel injection and desmodromic valves. A tubular spaceframe, magnesium-alloy body, and inboard drum brakes made the car exceptionally fast and agile.

The 300 SLR’s defining moment was the 1955 Mille Miglia, when Stirling Moss and Denis Jenkinson piloted car number “722” to victory, averaging nearly 158 km/h over 1,000 miles of Italian roads. The SLR then secured the World Sportscar Championship before Mercedes-Benz withdrew from racing, ending its brief yet dominant run.

Handcrafted in Wiltshire and Hampshire, the Halfscale Cars 722 Racer is a tribute that lets young drivers experience the 300 SLR legend in miniature. This 1.9-meter junior car fits one child under 10 and is available with a 48-cc gas engine reaching speeds of up to 40 km/h. The chassis is powder-coated aluminum, the body composite glass-reinforced plastic, and the silver paint with red “722” accurately evokes Moss’s Mille Miglia car. Features include a bonnet, boot, working headlights, and a single-disc mechanical brake. The cabin stays true to the original with hand-stitched blue leather, tartan seat inserts, grey carpet, diamond-quilted sides, and a four-spoke polished aluminum steering wheel. It comes with a certificate of authenticity and a photo of Stirling Moss signing the car’s plaque.

Wenige Boliden verbinden Grand-Prix-Erfolge so eindeutig mit einer Rennlegende wie der Mercedes-Benz 300 SLR. Als Sportwagen-Rennableger des W196 brachte der SLR Formel-1-Technik auf hochbeanspruchende offene Strassenkurse. Entwickelt unter der Leitung von Rudolf Uhlenhaut, handelte es sich hierbei um eine zweisitzige Version des Mercedes-Grand-Prix-Siegers mit einem 3,0-Liter-Reihenachtzylindermotor, der durch Direkteinspritzung und desmodromische Ventilsteuerung rund 302 PS leistete. Ein Rohrrahmen, eine Karosserie aus Magnesiumlegierung und innenliegende Trommelbremsen machten das Fahrzeug aussergewöhnlich schnell und wendig.

Der prägende Moment des 300 SLR war die Mille Miglia 1955, als Stirling Moss und Denis Jenkinson den Wagen mit der Startnummer „722“ zum Sieg steuerten und dabei über 1.000 Meilen auf italienischen Strassen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 158 km/h pro Stunde erreichten. Anschliessend sicherte sich der SLR die Sportwagen-Weltmeisterschaft, bevor sich Mercedes-Benz aus dem Rennsport zurückzog und damit seine kurze, aber dominante Ära beendete.

Der in Wiltshire und Hampshire handgefertigte Half Scale Car 722 Racer ist eine Hommage, die es jungen Fahrern ermöglicht, die Legende des 300 SLR im Miniaturformat nachzuerleben. Dieses 1,9 Meter lange Kinderfahrzeug bietet Platz für ein Kind unter 10 Jahren und ist mit einem 48-cm³-Benzinmotor ausgestattet, der Geschwindigkeiten von bis zu 40 km/h erreicht. Das Fahrgestell besteht aus pulverbeschichtetem Aluminium, die Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoffmaterial, und die silberne Lackierung mit roter „722“ erweckt Erinnerungen an das Mille-Miglia-Fahrzeug von Moss. Zur Ausstattung gehören Motorhaube, Kofferraum, funktionierende Scheinwerfer und eine mechanische Einscheibenbremse. Der Innenraum bleibt dem Original treu – mit handgenähtem blauem Leder, Sitzbezügen im Schottenmuster, grauem Teppich, Seitenverkleidungen mit Rautensteppung und einem polierten Vier-Speichen-Aluminiumlenkrad. Geliefert wird das Fahrzeug mit einem Echtheitszertifikat sowie einem Foto von Stirling Moss, das ihn beim Signieren der Fahrzeugplakette zeigt.









∫ LOT 161

1991 BMW Z1 AC Schnitzer

Chassis | Fahrgestell Nr.	WBABA91040AL06957
Documents Dokumente	German Fahrzeugbrief Deutscher Fahrzeugbrief

CHF 65’000 - CHF 92’500
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

- Believed to be one of just 10 Z1s to receive AC Schnitzer’s complete performance conversion
- Finished in *Traumschwarz Metallic* (Dream Black Metallic) with a Dark Grey Nubuck and Camouflage leather interior
- Powered by a 2.7-liter M20 inline-six built with AC Schnitzer’s own crankshaft and piston specification, dyno-verified at 197 PS
- Additional AC Schnitzer upgrades include 17-inch wheels, 30 mm lowering springs, and Bilstein shock absorbers
- Hailing from the final year of Z1 production

- Eines von vermutlich nur 10 Z1-Exemplaren mit dem vollständigen AC Schnitzer Tuning
- Ausführung in Traumschwarz-Metallic mit einer Innenausstattung aus dunkelgrauem Nubuk- und Camouflage-Leder
- Von einem 2,7-Liter-M20-Reihensechszylinder angetrieben mit AC Schnitzers eigener Kurbelwellen- und Kolbenspezifikation; auf dem Prüfstand nachgewiesene 197 PS
- Zu den weiteren AC Schnitzer-Upgrades gehören 17-Zoll-Felgen, 30-mm-Sportfederung und Bilstein-Stossdämpfer
- Stammt aus dem letzten Produktionsjahr des Z1

Built in Munich between March 1989 and June 1991, the Z1 was BMW’s rolling showcase for engineering ideas. First were the innovative Xenoy thermoplastic body panels and doors that retract vertically into the sills rather than swing open. Underneath, a purpose-built Z-axle multi-link rear suspension was paired with the contemporary 325i’s front end and 2.5-liter M20 inline-six.

This Z1 completed production on 19 February 1991 and was specified in *Traumschwarz Metallic* (Dream Black Metallic) with a Dark Grey Nubuck and camouflage-pattern leather interior. It reached AC Schnitzer’s Freilassing works on 25 February 1991, believed to be one of just 10 Z1s to receive the tuner’s complete performance conversion, increasing the displacement to 2.7 liters with its own 81 mm stroke crankshaft and 84 mm pistons for a dyno-verified 197 PS, a 16-percent gain over standard. Larger 17-inch wheels, 30 mm lowering springs, and Bilstein shock absorbers completed the conversion.

First registered on 12 June 1991 through Schnitzer’s own dealership, its original service book records the dealer’s stamp and earliest services there. Sold via Sytner BMW, the car left for the United Kingdom in October 1997 at 20,017 km, its speedometer swapped to miles and reading just 1,298 by its next service in 1998. A decade of UK service stamps carried it to 60,501 miles by September 2009, before moving to the Netherlands in 2011 with its kilometer speedometer reinstalled. The current owner acquired it in March 2018, returned it to Germany, and commissioned a major service that May for €13,427; Munich’s records then read 32,715 km against roughly 135,000 km as the accumulated total for this Z1 today.

One of the few Z1s to carry AC Schnitzer’s conversion in full, this example pairs its added output and race-bred chassis with the roadster’s signature retracting doors and open-top presence. The result is a thoroughly enhanced alternative to the standard Z1, exactly as AC Schnitzer intended.

Der zwischen März 1989 und Juni 1991 in München hergestellte Z1 diente BMW als rollender Technologieträger. Dazu gehörten in erster Linie die innovativen Xenoy-Thermoplast-Karosserieteile und Türen, welche vertikal in die Seitenschweller versenkt werden, anstatt nach aussen aufzuschwingen. Unter der Haut wurde eine eigens entwickelte Z-Achsen-Mehrlenker-Hinterachse zusammen mit der Vorderachse des damaligen 325i sowie dessen 2,5-Liter-M20-Reihensechszylinder eingesetzt.

Dieser Z1 verliess am 19. Februar 1991 das Werk und wurde in Traumschwarz-Metallic mit einer Innenausstattung aus dunkelgrauem Nubuk- und Leder im Camouflage-Muster ausgeliefert. Er traf am 25. Februar 1991 im Freilassinger Werk von AC Schnitzer ein. Es wird angenommen, dass er einer von nur 10 Z1-Exemplaren ist, welche die vollständige Umrüstung des Tuners erhielten. Dabei wurde der M20-Sechszylinder mit einer eigenen Kurbelwelle mit 81 mm Hub und 84-mm-Kolben auf 2,7 Liter Hubraum aufgebohrt, was zu einer prüfstandbestätigten Leistung von 197 PS führte – ein Plus von 16 Prozent gegenüber dem Serienmodell. Grössere 17-Zoll-Räder, 30-mm-Sportfederung und Bilstein-Stossdämpfer komplettierten den Umbau.

Der Wagen wurde am 12. Juni 1991 erstmals über Schnitzers eigenes Autohaus zugelassen; das originale Serviceheft weist den Händlerstempel sowie deren erste Inspektionen aus. Nach dem Verkauf über Sytner BMW gelangte das Fahrzeug im Oktober 1997 mit einem Kilometerstand von 20.017 km nach Grossbritannien. Dort wurde der Tachometer auf Meilen umgerüstet, welcher anlässlich der darauffolgenden Inspektion im Jahre 1998 lediglich 1.298 Meilen anzeigte. Ein Jahrzehnt britischer Service-Stempel dokumentiert eine Laufleistung von 60.501 Meilen bis September 2009, bevor das Auto 2011 mit wieder eingebautem Kilometer-Tacho in die Niederlande eingeführt wurde. Der heutige Besitzer erwarb den Z1 im März 2018, brachte ihn zurück nach Deutschland und gab im Mai desselben Jahres eine grosse Inspektion über 13.427 € in Auftrag. Die Münchner Unterlagen wiesen damals einen Kilometerstand von 32.715 km aus, was einer per heute kumulierten Gesamtlaufleistung dieses Z1 von rund 135.000 km entspricht.

Als einer der wenigen Z1 mit dem vollständigen AC Schnitzer-Umbau vereint dieses Exemplar seine gesteigerte Leistung und das rennsporterprobte Fahrwerk mit den charakteristisch versenkbaren Türen und der unverwechselbaren Open-Air-Präsenz des Roadsters. Das Ergebnis ist eine tiefgreifend optimierte Alternative zum Serien-Z1 – exakt so, wie von AC Schnitzer konzipiert.





LOT 162

2017 Ferrari F12tdf

Chassis | Fahrgestell Nr. ZFF81BHB000224685

Documents Swiss Carte Grise
Dokumente Schweizer Fahrzeugausweis

Please note that this Lot can be supplied with an EUR.1 movement certificate confirming its EU origin status for preferential customs duty rates if it were to be imported to the European Union following the auction.

Bitte beachten Sie, dass zu diesem Los auf Wunsch eine EUR.1-Warenverkehrsbescheinigung ausgestellt werden kann, welche den EU-Ursprungsstatus des Fahrzeugs bestätigt und im Falle einer Einfuhr in die EU nach der Auktion die Anwendung eines präferenziellen Zollsatzes ermöglicht.

CHF 1’300’000 - CHF 1’500’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note: Online Bidding is not available for this lot, unless specifically pre-arranged with Broad Arrow before the auction begins. For further information and alternative bidding options please reach out to bid@broadarrowauctions.com

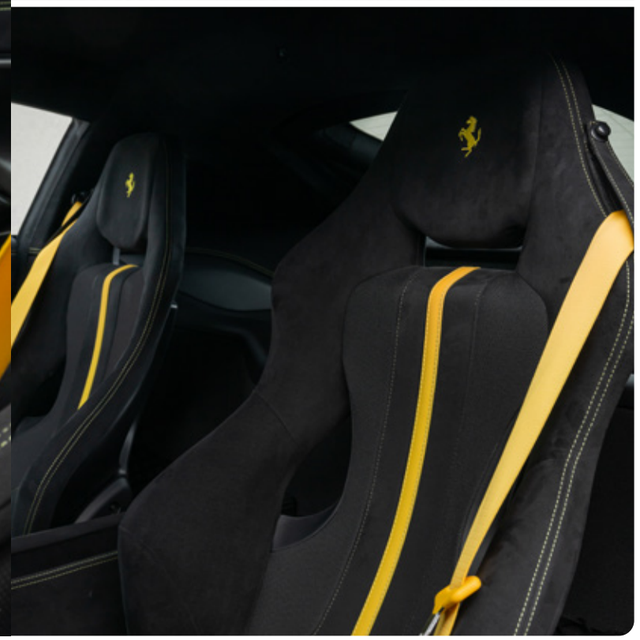
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los kein Online-Gebot möglich ist. Für weitere Informationen und alternative Bietmöglichkeiten wenden Sie sich bitte an bid@broadarrowauctions.com.

- Just two owners from new, originally delivered in Switzerland
- One of just 799 examples of the F12tdf, the final Ferrari styled in collaboration with Pininfarina
- Powered by a 780-PS 6.3-liter V12, the most powerful naturally aspirated V12 at its introduction
- Distinctive specification in special-order matte *Alluminio Opaco* over *Nero* Alcantara with matte carbon fiber and *Giallo* accents throughout
- Well optioned with the Suspension Lifter, Ferrari Telemetry, High Power Hi-Fi system, and more
- Accompanied by its Ferrari special-series “Yellow Book” and owner’s literature
- Displaying 13,601 km at cataloging, supported by a fully stamped Ferrari service book
- Most recent service completed in May 2026, with just 16 km traveled since

- Nur zwei Vorbesitzer, Schweizer Erstauslieferung
- Eines von nur 799 Exemplaren des F12tdf, das letzte Modell, welches in Zusammenarbeit mit Pininfarina entwickelt wurde
- Angetrieben von einem 780 PS starken 6,3-Liter-V12, dem leistungsstärksten Saugmotor-V12 zum Zeitpunkt seiner Markteinführung
- Markante Spezifikation in der matten Sonderfarbe Alluminio Opaco und Nero Alcantara mit matten Kohlefaser- und Giallo-Akzenten im gesamten Fahrzeug
- Exzellent ausgestattet mit Liftsystem für die Vorderachse, Ferrari-Telemetrie, High-Power-HiFi-System und vielem mehr
- Begleitet mit dem Ferrari-Sonderserien-„Yellow Book“ sowie den Fahrzeugbüchern
- Kilometerstand von 13.601 km bei Katalogisierung, belegt durch ein vollständig gestempeltes Ferrari-Serviceheft
- Nur 16 km seit dem letzten Service vom Mai 2026 zurückgelegt







Unveiled in October 2015, the F12tdf took its name from the Tour de France Automobile, the grueling multi-day contest of circuit races, hillclimbs, and road stages that Ferrari's 250 GT berlinettas dominated through the late 1950s and early 1960s. Like those dual-purpose competition cars, the F12tdf was conceived to be equally at home on the road and the circuit, and Ferrari limited production to just 799 examples, offered exclusively to its most established clients. Derived from the F12berlinetta, it was also the last Ferrari styled in collaboration with Pininfarina.

Its 6.3-liter naturally aspirated V12 was revised with solid tappets, a larger throttle body, and variable-length intake runners to produce 780 PS at 8,500 rpm, making it the most powerful naturally aspirated V12 in any non-hybrid production car at its introduction. Ferrari shed some 110 kilograms through extensive use of carbon fiber, raised downforce by a claimed 87 percent, and introduced its first rear-wheel-steering system, the *Passo Corto Virtuale*. The result was a Fiorano lap time two seconds quicker than the standard F12berlinetta.

This stunning example, chassis number 224685, was completed at Maranello in early 2017. Ferrari's special-series "Yellow Book," issued on 8 February 2017, captures the car on the factory floor and records its original serial numbers and specification. Delivered through Garage Zenith SA of Sion, Switzerland, the car completed its pre-delivery inspection on 31 March 2017 and was first registered that May.

Der im Oktober 2015 enthüllte F12tdf erhielt seinen Namen in Anlehnung an die Tour de France Automobile – jenem kräftezehrenden, mehrtägigen Wettbewerb aus Rundstreckenrennen, Bergrennen und Etappen auf öffentlichen Strassen, welche die 250 GT Berlinettas von Ferrari Ende der 1950er- und Anfang der 1960er-Jahre dominierten. Wie diese zweckgebundenen Rennwagen wurde auch der F12tdf in diesem Sinne entwickelt, um sich auf öffentlichen Strassen ebenso wohlzufühlen wie auf der Rennstrecke. Ferrari limitierte die Produktion auf weltweit nur 799 Exemplare, die ausschliesslich den etabliertesten Kunden des Hauses angeboten wurden. Basierend auf dem F12berlinetta war er zugleich der letzte Ferrari, der in Zusammenarbeit mit Pininfarina hergestellt wurde.

Sein 6.3-Liter-V12-Saugmotor wurde mit Hydrostösseln, einer grösseren Drosselklappe und Ansaugrohren mit variabler Länge überarbeitet, um 780 PS bei 8.500 U/min zu leisten. Damit war er bei seiner Markteinführung der stärkste Saugmotor-V12 in einem Serienfahrzeug ohne Hybridantrieb. Durch den umfangreichen Einsatz von Kohlefaser sparte Ferrari rund 110 Kilogramm Gewicht ein, erhöhte den Abtrieb nach Werksangaben um 87 Prozent und führte mit dem Passo Corto Virtuale seine erste Hinterradlenkung ein. Das Ergebnis war eine Rundenzeit auf der Teststrecke in Fiorano, die zwei Sekunden schneller war als die des standard F12berlinetta.

Dieses atemberaubende Exemplar mit der Fahrgestellnummer 224685 wurde Anfang 2017 in Maranello fertiggestellt. Das Ferrari-Sonderserien-„Yellow Book", ausgestellt am 8. Februar 2017, zeigt das Fahrzeug in der Fertigungshalle und dokumentiert die originalen Seriennummern sowie die Spezifikation. Ausgeliefert über die Garage Zenith SA in Sion (Schweiz), absolvierte der Wagen am 31. März 2017 seine Übergabeinspektion und wurde im Mai desselben Jahres erstmals zugelassen.

Die Karosserie ist im Farbton Alluminio Opaco lackiert – einem matten Aluminiumton, der jeden Lufteinlass, jede Kante und jede aerodynamische Fläche von Pininfarinas letztem Ferrari-Design hervorragend zur Geltung bringt. Auf Kundenwunsch gefertigte matte Kohlefaser setzt der gesamten Aussenansicht kontrastreiche Akzente: an der Frontlippe, den vorderen Lufteinlässen, den Scheinwerfereinfassungen, der Motorhaube, den Seitenschwellern, der Heckschürze, dem Heckdiffusor sowie den Felgennaben-abdeckungen.

Das Interieur ist in Nero Alcantara gehalten und durchgehend mit kühnen Giallo-Akzenten belebt. Gelbe Lederstreifen unterteilen die Mittelteile der grossen Carbon-Rennsitze, das Cavallino Rampante ist auf jeder Kopfstütze in Gelb gestickt, und gelbe Sicherheitsgurte, Kontrastnähte, ein gelber Drehzahlmesser sowie auf Sonderwunsch gefertigte Tasten- und Lüftungsdüsen-Einfassungen führen dieses Designelement über das Armaturenbrett, die Türverkleidungen und die Mittelkonsole fort. Die matte Kohlefaser setzt sich an den Türverkleidungen, der Mittelkonsole, den Einstiegsleisten und der hinteren Ablage-Abdeckung fort. Der Wagen wurde zudem mit einer Reihe praktischer Ausstattungsmerkmale geordert, darunter das Liftsystem für die Vorderachse, Ferrari-Telemetrie, das adaptive Frontbeleuchtungssystem (AFS), ein integriertes Audiosystem, ein High-Power-HiFi-System, ein Radionavigationssystem mit Bluetooth, Parkkameras vorne und hinten sowie das Track Inner Cams Kit.

Das beiliegende Serviceheft ist lückenlos gestempelt und dokumentiert seit der Erstzulassung jährliche Wartungen bei autorisierten Ferrari-Servicezentren im Raum Zürich. Zwischen 2018 und 2022 wurde der F12tdf von octane126 gewartet, dem offiziellen

The bodywork is finished in *Alluminio Opaco*, a matte aluminum hue that beautifully draws attention to every vent, crease, and aerodynamic surface of Pininfarina's final Ferrari design. Special-order matte carbon fiber provides contrast throughout the exterior, spanning the front lip, front intakes, headlamp buckets, engine cover, side skirts, rear fascia, rear diffuser, and the wheel center caps.

The cabin is trimmed in *Nero* Alcantara and enlivened throughout with bold *Giallo* accents. Yellow leather stripes divide the centers of the large-size carbon-fiber racing seats, the *Cavallino Rampante* is embroidered in yellow on each headrest, and yellow seatbelts, contrast stitching, tachometer, and special-order button and air vent bezels carry the theme across the dashboard, door panels, and console. The matte carbon fiber continues on the door panels, center console, door sill plates, and rear bench trim. The car was also ordered with a suite of practical amenities including the Suspension Lifter, Ferrari Telemetry, Adaptive Frontlight System, Integrated Audio System, High Power Hi-Fi System, Radionavi System with Bluetooth, Front and Rear Parking Cameras, and the Track Inner Cams Kit.

The accompanying service book is fully stamped, recording annual maintenance at authorized Ferrari service centers in the Zürich area from new. Between 2018 and 2022, the F12tdf was serviced by octane126, the official Ferrari service center in Wallisellen. The car passed to its second and current owner in early 2023 and has since been maintained by B.I. Collection, the official Ferrari dealer in Zürich. Invoices on file document an August 2023 service under Ferrari's



seven-year Genuine Maintenance program, which included fresh air filters and brake fluid. A further February 2025 service included new drive belts, brake fluid, and a new battery. Most recently, in May 2026, the oil, oil filter, air filters, and cabin filter were renewed, the electric parking brake control unit was replaced, and a new pair of Pirelli P Zero Corsa rear tires were fitted.

The F12tdf was originally delivered on black-finished wheels and currently wears wheels of the same design finished in silver. The original black set, mounted on Pirelli tires, accompanies the car. It is further offered with its service book, owner's manuals, service invoices, and the aforementioned Yellow Book.

Ferrari's special-series V12 berlinettas have been coveted by their owners from the moment they left Maranello, and their standing has only grown since each went out of production. The F12tdf took up the mantle from the 599 GTO, set the template the 812 Competizione would follow, and was the last Ferrari to bear Pininfarina's pen, closing a partnership that had shaped Ferrari's road cars for more than six decades. Chassis 224685 is a compelling example on every front, from its special-order matte livery and yellow-accented cabin to its two-owner history, matching service documentation, and just 13,601 km covered from new. It honors its namesakes in the fullest sense, as much at ease on the open road as it is at speed on the circuit.

Ferrari-Servicezentrum in Wallisellen. Der Wagen ging Anfang 2023 in den Besitz seines zweiten und aktuellen Eigentümers über und wird seither von der B.I. Collection, dem offiziellen Ferrari-Händler in Zürich, betreut. Vorliegende Rechnungen belegen einen Service im August 2023 im Rahmen des siebenjährigen Genuine Maintenance-Programms von Ferrari, bei dem unter anderem die Luftfilter und die Bremsflüssigkeit erneuert wurden. Eine weitere Wartung im Februar 2025 umfasste neue Keilriemen, Bremsflüssigkeit und eine neue Batterie. Zuletzt wurden im Mai 2026 das Motoröl, der Ölfilter, die Luftfilter und der Innenraumfilter erneuert, das Steuergerät der elektrischen Parkbremse ausgetauscht und zwei neue Hinterreifen vom Typ Pirelli P Zero Corsa montiert.

Der F12tdf wurde ursprünglich auf schwarz lackierten Felgen ausgeliefert und trägt derzeit Felgen desselben Designs in Silber. Der originale schwarze Radsatz auf Pirelli-Reifen liegt dem Fahrzeug bei. Darüber hinaus wird der Wagen zusammen mit seinem Serviceheft, den Betriebsanleitungen, den Servicerechnungen und dem erwähnten Gelben Buch angeboten.

Ferraris V12-Sonderserien-Berlinettas waren bei ihren Besitzern von dem Moment an begehrt, als sie die Werkshallen in Maranello verliessen – und ihr Ansehen ist seit dem Ende der jeweiligen Produktion nur noch weiter gewachsen. Der F12tdf trat das Erbe des 599 GTO an, schuf die Massstäbe, wonach später der 812 Competizione folgen sollte, und war der letzte Ferrari aus der Feder von Pininfarina. Damit schloss sich der Kreis einer Partnerschaft, die Ferraris Strassenfahrzeuge über mehr als sechs Jahrzehnte geprägt hatte. Fahrgestell 224685 ist in jeder Hinsicht ein faszinierendes Exemplar – von seiner auf Sonderwunsch gefertigten matten Lackierung und dem mit gelben Akzenten veredelten Innenraum bis hin zu seiner Historie mit zwei Besitzern, der lückenlosen Servicedokumentation und einer Laufleistung von nur 13.601 km seit Erstauslieferung. Er macht seinen Namensgebern in vollem Umfang Ehre – auf der Landstrasse ebenso souverän wie bei hoher Geschwindigkeit auf der Rennstrecke.



Please enjoy a short intermission.
Bitte geniessen Sie eine kurze Pause.





% LOT 163

Set of Four Borrani Wire Wheels for Ferrari 330, 365, and 500 Superfast

CHF 4’000 - CHF 6’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

A set of four Borrani wire wheels, reference Record RW3812, suitable for a selection of prestigious classic Ferrari grand touring models, including the Ferrari 330 GT 2+2, Ferrari 365 California, Ferrari 365 GT 2+2 and Ferrari 500 Superfast. The four wheels are fitted with radial tires.

Ein Satz von vier Borrani-Speichenrädern, Referenz Record RW3812, passend zu einer Auswahl renommierter klassischer Ferrari Grand-Touring-Modelle, darunter der Ferrari 330 GT 2+2, Ferrari 365 California, Ferrari 365 GT 2+2 und Ferrari 500 Superfast. Die vier Räder sind mit Radialreifen montiert.



% LOT 164

Lagonda Emblem

CHF 1’000 - CHF 2’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

Contemporary resin Lagonda emblem. White lettering on a red background.
Dimensions: 94×26 cm.

Zeitgenössisches Lagonda-Emblem aus Kunstharz. Weisse Schrift auf rotem Hintergrund.
Masse: 94 × 26 cm.



% LOT 165

Aston Martin Emblem

CHF 1’000 - CHF 2’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

Contemporary resin Aston Martin logo. White lettering on a green background. Fair condition.
Dimensions: 94×26 cm.

Zeitgenössisches Aston Martin-Logo aus Kunstharz. Weisse Schrift auf grünem Hintergrund. Befriedigender Zustand.
Masse: 94 × 26 cm.





% LOT 166

Aston Martin and Lagonda — Double-Sided Illuminated Sign

CHF 3’000 - CHF 5’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.
Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

Large double-sided illuminated sign, featuring the red winged Lagonda logo on a white background on one side, and the blue Aston Martin–David Brown logo on a white background on the other.

Thermoformed plastic sign with aluminum frame, complete with suspension bracket and power cable for connection to a 220-volt supply. Dimensions: 130×40 cm.

Grosses doppelseitiges Leuchtschild mit dem roten geflügelten Lagonda-Logo auf weissem Hintergrund auf der einen Seite und dem blauen Aston Martin–David Brown-Logo auf weissem Hintergrund auf der Rückseite.

Thermogeformtes Kunststoffschild mit Aluminiumrahmen, komplett mit Aufhängebügel und Stromkabel für den Anschluss an ein 220-Volt-Netz. Abmessungen: 130 × 40 cm.







LOT 167

1987 Aston Martin Lagonda Series 3 Shooting Brake

Coachwork by Roos Engineering Ltd.

Chassis | Fahrgestell Nr.	SCFDL01S4HTL13511
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise with Veteran Code Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag

CHF 250’000 - CHF 350’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

— The extraordinary, one-off Lagonda Shooting Brake conversion

— Bodied between 1996 and 2000 by Roos Engineering, the official and renowned Swiss Aston Martin specialist

— Based on one of only 76 Series 3 examples, equipped with the desirable 305-horsepower fuel-injected V8 and upgraded with a modernized four-speed automatic transmission

— Finished in elegant Antrim Blue over a Grey Connolly leather interior

— Offered with a digital copy of its original Aston Martin build sheet, conversion invoices, and its FIVA Identity Card

— Die aussergewöhnliche, einzigartige Lagonda Shooting Brake Modifikation

— Zwischen 1996 und 2000 von Roos Engineering, dem offiziellen und renommierten Schweizer Aston Martin-Spezialisten karossiert

— Basierend auf einem von nur 76 Exemplaren der Serie 3, ausgestattet mit dem begehrten 305 PS starken V8-Einspritzmotor und mit dessen modernisiertem Viergang-Automatikgetriebe aufgerüstet

— Elegante Ausführung in Antrim Blue mit einer Innenausstattung in grauem Connolly-Leder

— Mit einer digitalen Kopie des originalen Aston Martin-Datenblatts, Umbaurechnungen und seinem FIVA-Pass angeboten









True connoisseurs will recognize the Lagonda, perhaps even a rare Series 3 example of Aston Martin's revolutionary model, a car far ahead of its time, with a boldly futuristic character, produced in the 1980s. Immediately striking is the car's futuristic spirit, defined by its angular design and avant-garde technology. Yet a lingering curiosity and intrigue remain, the sense that one has never quite seen this car before. And with good reason. Custom-built by Roos Engineering Ltd. in Switzerland, this is the unique Shooting Brake version, delivered to its owner in 2000, completed for the new millennium.

First registered in Switzerland on 27 March 1987, this example was one of only 76 Series 3 cars produced before being acquired in 1996 by its owner, who entrusted it to Beat Roos and his team for a transformation approved by Aston Martin Lagonda S.A. Aston Martin supported the project, helping preserve the Lagonda's identity with factory-supplied spare parts, while also allowing it to be improved. Fifteen years later, Roos resolved its 1980s troubles, effortlessly combining the English luxury of a shooting brake with Swiss excellence.

To retain the original registration document and avoid a new homologation process, the car kept the length of the sedan. During the conversion, the car's mechanical components were removed and overhauled to factory specifications. The engine was completely disassembled and rebuilt with new parts. The automatic transmission was updated to the latest standards of the time and rebuilt with new parts. The engine management computer was replaced and adapted to the engine's output. The electrical system was entirely redone to

Wahre Kenner werden den Lagonda wiedererkennen, vielleicht sogar als eines der seltenen Serie-3-Exemplare von Aston Martins revolutionärem Modell – ein Auto, das in den 1980er-Jahren produziert wurde, seiner Zeit weit voraus war und einen kühnen, futuristischen Charakter besass. Sofort ins Auge fällt der zukunftsweisende Geist des Fahrzeugs, der durch sein kantiges Design und seine avantgardistische Technologie geprägt ist. Dennoch bleibt eine anhaltende Neugier und Faszination – das Gefühl, dass man dieses Auto so noch nie gesehen hat. Und das aus gutem Grund: bei dieser Einzelanfertigung von Roos Engineering AG in der Schweiz handelt es sich um die unvergleichliche Shooting Brake-Version, die im Jahr 2000 – pünktlich zum neuen Jahrtausend – an ihren Besitzer übergeben wurde.

Erstmals am 27. März 1987 in der Schweiz zugelassen, war dieses Exemplar eines von nur 76 gebauten Fahrzeugen der Serie 3, bevor es 1996 von seinem Besitzer erworben wurde. Dieser vertraute den Wagen Beat Roos und seinem Team für eine von Aston Martin Lagonda S.A. genehmigte Transformation an. Aston Martin unterstützte das Projekt und half mit werkseigenen Ersatzteilen dabei, die Identität des Lagonda zu bewahren, während er gleichzeitig verbessert werden konnte. Fünfzehn Jahre später behob Roos die Kinderkrankheiten der 1980er-Jahre und verband mühelos den britischen Luxus eines Shooting Brakes mit Schweizer Perfektion.

Um die ursprüngliche Zulassung zu behalten und ein neues Homologationsverfahren zu vermeiden, behielt das Auto die Länge der Limousine bei. Während des Umbaus wurden die mechanischen

contemporary standards. The rear shock absorbers were designed specifically for the vehicle.

The windows were custom-made and designed in accordance with homologation regulations. The carpets were also custom-made, and the trim continues into the trunk. The interior was redesigned in Connolly leather and Alcantara. Additional parking and signal lights were integrated into the bumper, ensuring the car remains fully visible from the rear even when the tailgate is open. A safety system was also added to prevent exhaust gases from entering the cabin when the tailgate is open.

Already one of the rarest iterations of Aston Martin's groundbreaking Lagonda, this Series 3 became truly one-of-a-kind through its painstaking transformation and modernization by Roos Engineering. Accompanied by a build book and invoices retracing this conversion, it will undoubtedly capture the attention and interest of collectors and enthusiasts of luxurious English shooting brakes executed with Swiss precision.

Komponenten des Fahrzeugs ausgebaut und nach Werksspezifikationen überholt. Es folgte eine komplette Zerlegung des Motors und ein neuer Aufbau desselben mit Neuteilen. Das Automatikgetriebe brachte man auf den damals neuesten Stand der Technik und überholte es ebenfalls mit Neuteilen. Das Motorsteuergerät wurde ausgetauscht und an die Motorenleistung angepasst. Man erneuerte die Elektrik nach zeitgemässen Standards vollständig und konstruierte die hinteren Stossdämpfer neu speziell für das Fahrzeug.

Die Scheiben wurden massgefertigt und in Übereinstimmung mit den Homologations-vorschriften konzipiert. Die Teppiche wurden ebenfalls massgefertigt, und die Auskleidung bis in den Kofferraum fortgesetzt. Man gestaltete den Innenraum neu mit Connolly-Leder und Alcantara. Zusätzliche Park- und Signalleuchten wurden in den Stossfänger integriert, um sicherzustellen, dass das Fahrzeug auch bei geöffneter Heckklappe von hinten vollständig sichtbar bleibt. Zudem fügte man ein Sicherheitssystem hinzu, welches verhindert, dass Abgase bei geöffneter Heckklappe in den Innenraum gelangen.

Schon jetzt eine der seltensten Aston Martin Ausführungen des bahnbrechendem Lagonda Modells, wurde diese Serie 3 durch ihre akribische Transformation und Modernisierung durch Roos Engineering zu einem echten Einzelstück. Begleitet von einem Aufbaubuch und Rechnungen, die diesen Umbau nachvollziehen, wird er zweifellos die Aufmerksamkeit und das Interesse von Sammlern und Liebhabern luxuriöser englischer Shooting Brakes auf sich ziehen, ausgeführt mit Schweizer Präzision.











1962 Autobianchi Bianchina Trasformabile

Chassis | Fahrgestell Nr.	042086
Documents	UK V5C
Dokumente	Britische Zulassungsbescheinigung (V5C)

CHF 40’000 - CHF 50’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

- Rare and stylish Italian microcar from the Trasformabile’s final year of production
- Reportedly the subject of a two-year restoration, finished in a charming two-tone livery of pale blue and ivory
- 499 cc air-cooled, two-cylinder engine paired with a four-speed manual transmission
- Distinctive woven wicker seats and folding canvas roof

- Seltener und stilvoller italienischer Kleinwagen aus dem letzten Produktionsjahr des Trasformabile
- Soll Gegenstand einer zweijährigen Restaurierung gewesen sein, in einer charmanten in Hellblau und Elfenbein gehaltenen Zweifarbenlackierung
- 499-cm³-luftgekühlter Zweizylindermotor, gepaart mit einem manuellen Viergang-Schaltgetriebe
- Unverwechselbare Sitze aus geflochtenem Rattan und ein Faltverdeck aus Stoff

This attractive Trasformabile was built in 1962, the model’s final year of production, and was first registered in the United Kingdom in May 1970, according to DVLA records. Having reportedly benefited from a two-year restoration, it presents beautifully in a charming pale blue with a contrasting ivory roof. Its signature canvas top folds neatly back onto the engine lid to open the cabin to the sky, while the fixed roof sides and pillars preserve the Trasformabile’s jaunty silhouette. Characteristic details include rear-hinged doors, a petite chrome grille badge, chrome bumpers with overriders front and rear, a fender-mounted mirror, and a trio of chrome spears on each rear quarter. The car rides on ivory-painted steel wheels dressed with polished hubcaps and wrapped in Pirelli Cinturato CN54 tires, and beneath the louvered engine lid, the air-cooled twin sits in a tidy, body-color engine bay.

The cabin carries the theme forward with ivory woven wicker bucket seats on black tubular frames, recalling the Ghia-built Fiat Jolly beach cars that ferried the jet set along the Riviera. Herringbone-woven natural fiber matting covers the floor, and a slim black two-spoke steering wheel frames the oval Veglia instrument binnacle, while a slender floor-mounted shifter and a pair of chrome toggle switches complete the charmingly simple cockpit.

Equally suited to a seaside promenade or a Sunday show field, this cheerful Trasformabile pairs the Bianchina’s upmarket charm with a welcome dose of beachside whimsy. With its canvas roof folded back and the sun on its wicker seats, it promises smiles at every turn, and few cars of any size offer quite so much joy per cubic centimeter.

Dieser attraktive Trasformabile wurde 1962, dem letzten Produktionsjahr des Modells, gebaut und laut DVLA-Unterlagen im Mai 1970 erstmals im Vereinigten Königreich zugelassen. Nachdem er Berichten zufolge von einer zweijährigen Restaurierung profitierte, präsentiert er sich wunderschön in einem charmanten Hellblau mit einem kontrastierenden Dach in Elfenbein-Farbton. Sein charakteristisches Stoffverdeck lässt sich gepflegt auf die Motorhaube zurückfalten, um den Innenraum himmelwärts zu öffnen, während die festen Dachseiten und Säulen die kecke Silhouette des Trasformabile bewahren. Zu den typischen Details gehören im Fond angeschlagene Türen („Selbstmördertüren“), ein kleines Chrom-Kühleremblem, Chromstossstangen mit Stossstangenhörnern vorne und hinten, einen auf dem Kotflügel montierten Spiegel sowie drei Chromleisten an den hinteren Seitenteilen. Der Wagen rollt auf elfenbeinfarben lackierten Stahlfelgen mit polierten Radkappen und Pirelli Cinturato CN54-Reifen. Unter der geschlitzten Motorhaube sitzt der luftgekühlte Zweizylinder in einem sauberen Motorraum in Wagenfarbe.

Das Interieur setzt dieses Thema fort: mit Schalensitzen aus elfenbeinfarben geflochtenem Rattan auf schwarzen Rohrrahmen, die an die von Ghia gebauten Fiat Jolly-Strandwagen erinnern, welche den Jetset an der Riviera beförderten. Eine Naturfasermatte im Fischgrätmuster bedeckt den Boden, und ein schlankes schwarzes Zweispeichen-Lenkrad rahmt das ovale Veglia-Instrumentengehäuse ein, während ein filigraner Mittelschalthebel sowie zwei Chrom-Kippschalter das charmant schlichte Cockpit komplettieren.

Ebenso geeignet für eine Uferpromenade wie für ein Treffen am Sonntagnachmittag, verbindet dieser fröhliche Trasformabile den gehobenen Charme des Bianchina mit einer willkommenen Dosis Strandflair. Mit zurückgeklapptem Stoffdach und Sonne auf den Rattansitzen verspricht er ein Lächeln auf jeder Fahrt – und nur wenige Autos jeglicher Grösse bieten so viel Freude pro Kubikzentimeter.











LOT 169

1984 Land Rover Series III

Chassis | Fahrgestell Nr.	SALLBAAH2AA199395
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 50’000 - CHF 70’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

— Specialist-restored in the Netherlands with no expense spared

— Versatile 88-inch configuration with power from a 2.25-liter petrol inline-four

— Finished in the classic Land Rover shade of Marine Blue with matching wheels and cream custom upholstery

— Discreetly upgraded while retaining the iconic rugged looks of the original

— Fitted with a Marshall Bluetooth-enabled sound system in a custom center console

— Von Spezialisten in den Niederlanden ohne Rücksicht auf Kosten restauriert

— Vielseitige 88-Zoll-Konfiguration, von einem 2,25-Liter-Benzin-Reihenvierzylinder angetrieben

— Im klassischen Land-Rover-Farbton Marine Blue lackiert mit farblich passenden Felgen und einer massgeschneiderten cremefarbenen Innenausstattung

— Dezent aufgewertet unter Beibehaltung des legendären, robusten Erscheinungsbilds des Originals

— Ausgestattet mit einem Bluetooth-fähigen Marshall-Soundsystem in einer sonderangefertigten Mittelkonsole

Few motoring enthusiasts will argue against the belief that the Land Rover is one of the most celebrated vehicles in history. From its humble beginnings as an all-purpose military vehicle, it became an icon of British culture, defying social class to be cherished as much by hard-working farmers as by Queen Elizabeth herself.

The Series III, produced between 1971 and 1985, remains widely popular among collectors for its mechanical refinements and rugged, go-anywhere character. This 1984 Series III 88-inch convertible was the subject of a high-quality cosmetic restoration performed by a Netherlands-based specialist at the behest of its previous owner. As part of the project, the body was refinished in this classic shade of Marine Blue, refitted with proper galvanized trim and updated with color-matched steel wheels wrapped in all-terrain tires. The cabin was retrimmed in attractive light cream upholstery including the dash top and dual side-facing jump seats—although the current German registration allows just two passengers. Updates include a wood-rimmed steering wheel, restored Smiths gauges, and a custom center console housing a Bluetooth-enabled Marshall sound system. Power comes from the legendary 2.25-liter petrol inline-four, originally rated at a modest 75 PS but renowned for its durability.

Beautifully presented and with appealing upgrades, this Land Rover is ready for open-air adventure along wooded trails, runs to the local village, or work on the farm or vineyard.

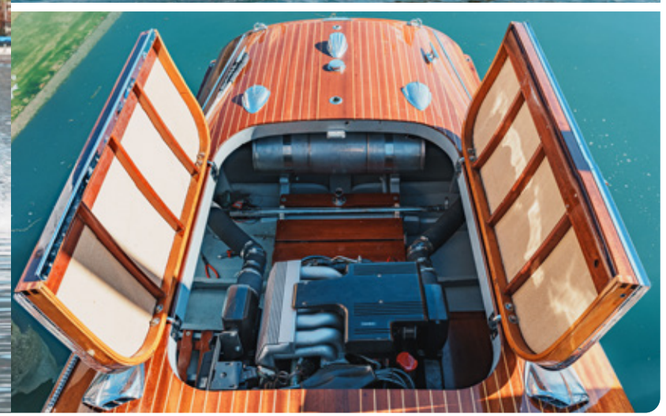
Wenige Automobilliebhaber werden der These widersprechen, dass der Land Rover eines der berühmtesten Fahrzeuge der Geschichte ist. Von seinen bescheidenen Anfängen als Allzweck-Militärfahrzeug entwickelte er sich zu einer Ikone der britischen Kultur – er überwand gesellschaftliche Schranken und wurde von hart arbeitenden Landwirten ebenso geschätzt wie von Königin Elizabeth selbst.

Die Serie III, welche zwischen 1971 und 1985 hergestellt wurde, erfreut sich bei Sammlern wegen ihrer mechanischen Verbesserungen und ihres robusten Charakters für jedes Gelände nach wie vor grosser Beliebtheit. Dieses 88-Zoll-Cabrio-Serie-III aus dem Jahre 1984 war Gegenstand einer hochwertigen kosmetischen Restaurierung, die im Auftrag des vorherigen Besitzers durch einen Spezialisten in den Niederlanden ausgeführt wurde. Im Rahmen dieses Projekts wurde die Karosserie im klassischen Farbton Marine Blue neu lackiert, mit passenden verzinkten Zierteilen versehen und mit farblich abgestimmten Stahlfelgen samt All-Terrain-Bereifung aufgewertet. Man gestaltete den Innenraum neu mit einer attraktiven hellcremefarbenen Polsterung, einschliesslich des Armaturenbrett-Oberteils und der beiden seitlich angeordneten Klappsitze – obwohl die aktuelle deutsche Zulassung bloss zwei Insassen erlaubt. Zu den modernen Ergänzungen gehören ein Holzlenkrad, restaurierte Smith-Instrumente sowie ein Bluetooth-fähiges Marshall-Soundsystem das in eine mass- gefertigte Mittelkonsole integriert ist. Für den Antrieb sorgt der legendäre 2,25-Liter-Benzin-Reihenvierzylinder, welcher ursprünglich bescheidene 75 PS leistete, jedoch für seine Langlebigkeit berühmt ist.

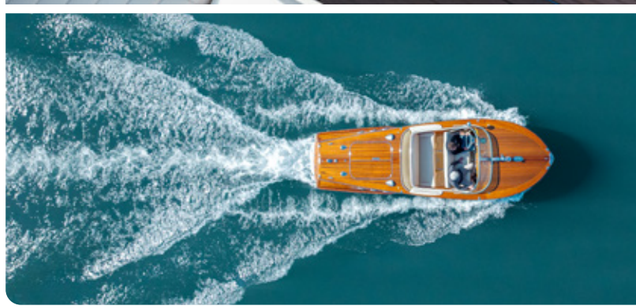
Wunderschön präsentiert und mit ansprechenden Upgrades versehen, ist dieser Land Rover für Open-Air-Abenteuer auf Waldwegen, Fahrten ins nächste Dorf und den Einsatz auf dem Bauernhof oder Weinberg bereit.











% LOT 170

1966 Riva Super Ariston

Hull | Rumpf Nr.	778
Engine | Motor Nr.	172033
Documents	Bill of Sale
Dokumente	Kaufvertrag

CHF 160’000 - CHF 250’000

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25 % + MwSt. anfällt.

— One of just 181 highly sought-after Super Ariston runabouts ever produced

— A cherished example with a decades-long ownership history

— Offered with its original 320-hp Riva Crusader Modello engine and a trailer

— Documented by a RAM RIVA Excellence certificate of origin

— Approved for navigation in Switzerland

— The very embodiment of *La Dolce Vita*

— Eines von nur 181 hochangesehenen und sehr begehrten Super-Ariston-Sportbooten, die jemals hergestellt wurden

— Ein gehegtes und gepflegtes Exemplar mit einer jahrzehntelangen Eigentumshistorie

— Angeboten mit seinem originalen 320-PS-Motor des Typs Riva Crusader Modello

— Durch ein RAM-RIVA-Excellence-Ursprungszertifikat dokumentiert

— Für die Schifffahrt in der Schweiz zugelassen

— Schlechthin der Inbegriff von La Dolce Vita

Few names, if any, capture the art of living well, wrapped in elegance and quiet luxury, quite like Riva. In the 1950s, Carlo Riva, grandson of a master boatbuilder, took the family boatyard in a new direction. During a trip to the United States, he had fallen in love with the sleek runabouts cruising along the shores of the Hamptons. Built by hand, only a few at a time, his boats soon became a familiar sight on the lakes of Switzerland and Italy, and along the sunny coastlines where the *Dolce Vita* seemed to have found new moorings far beyond Italy. Among those who chose to sail in a Riva were the Shah of Iran, Brigitte Bardot, Sophia Loren, and John F. Kennedy, along with many other icons of taste and refinement, some at the helm themselves, others with a skipper at their side.

The Super Ariston, the most powerful single-engine Riva ever built at the Sarnico yard, was produced in a limited run of just 181 examples. Designed for prestigious regattas as much as leisurely cruising, this example dates to 1966 and features a mahogany hull with beige upholstery. Originally powered by a 320-hp Riva Crusader Modello engine, which accompanies the boat, it is now fitted with a Volvo Penta OMC 58 198 engine producing approximately 270 horsepower, restored by GP Marine GmbH for Swiss registration and approval in 2024. The boat is accompanied by its import and certification documents, as well as a RAM RIVA Excellence certificate of origin and a trailer.

Kaum ein Name widerpiegelt die Kunst des Savoir-vivre, verpackt in Eleganz und schlichten Luxus, wie Riva. In den 1950er Jahren schlug Carlo Riva, der Enkel eines Bootsbau-meisters, mit der familieneigenen Werft eine neue Richtung ein. Während einer Reise in die Vereinigten Staaten hatte er sich in die eleganten Sportboote verliebt, die vor den Küsten der Hamptons kreuzten. Seine von Hand und jeweils nur in geringer Stückzahl gefertigten Boote wurden bald zu einem vertrauten Anblick auf den Seen der Schweiz und Italiens sowie an den sonnigen Küsten, wo das Dolce Vita fernab von Italien neue Ankerplätze entdeckt zu haben schien. Zu denjenigen, welche sich für eine Fahrt auf einer Riva entschieden, zählten der Schah von Persien, Brigitte Bardot, Sophia Loren und John F. Kennedy sowie viele andere Vorbilder für Stil und erlesenen Geschmack – einige selbst am Steuer, andere mit einem Skipper an ihrer Seite.

Die Super Ariston, die leistungsstärkste einmotorige Riva, die jemals in der Werft in Sarnico hergestellt wurde, wurde in einer limitierten Auflage von nur 181 Exemplaren produziert. Sowohl für prestigeträchtige Motorbootrennen als auch für gemütliche Ausfahrten entworfen, stammt dieses Exemplar aus dem Jahr 1966 und besticht durch einen Mahagonirumpf mit beiger Polsterung. Ursprünglich von einem 320-PS-Motor des Typs Riva Crusader Modello angetrieben, der mit dem Boot mitgeliefert wird, ist es heute mit einem Volvo-Penta-OMC-58-198-Motor mit rund 270 PS ausgestattet, welcher 2024 von der GP Marine GmbH für die Schweizer Zulassung und Genehmigung restauriert wurde. Dem Boot liegen die Import- und Zertifizierungsdokumente sowie ein RAM-RIVA-Excellence-Ursprungszertifikat bei.









LOT 171

2025 Porsche 911 GT3 RS

Chassis | Fahrgestell Nr.	WP0ZZZ993SS277672	CHF 250’000 - CHF 300’000
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

- Ordered new as a Swiss-market example
- Offered with only 4,050 km at the time of cataloging in near-new condition
- Finished in sleek Arctic Grey with a sporting Black leather and Race-Tex interior
- Ordered with the Clubsport package, Front-Axle Lift System, and black PDLS+ Matrix LED headlights
- The first production Porsche fitted with a drag reduction system, generating 860 kg of downforce at 285 km/h
- Powered by a 525 PS 4.0-liter flat-six paired with a seven-speed PDK
- Zero-to-100 km/h in as little as 3.2 seconds, top speed of 296 km/h

- Als Schweizer Erstauslieferung neu bestellt
- Mit nur 4.050 km zum Zeitpunkt der Katalogisierung in nahezu neuwertigem Zustand angeboten
- Ausführung im eleganten Arktisgrau mit einer sportlichen Innenausstattung in schwarzem Leder und Race-Tex
- Mit Clubsport-Paket, Vorderachs-Liftsystem und schwarzen PDLS+ LED-Matrix-Scheinwerfern geordert
- Der erste Serien-Porsche mit einem Drag-Reduction-System (DRS), der 860 kg Abtrieb bei 285 km/h erzeugt
- Von einem 525 PS starken 4,0-Liter-Sechszylinder-Boxermotor angetrieben, gepaart mit einem Siebengang-PDK Getriebe
- Von 0 auf 100 km/h in nur 3,2 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 296 km/h









Porsche revealed the 992-generation 911 GT3 RS in August 2022 as the most track-focused 911 then on sale for the road. Much of it came straight from the 911 RSR and 911 GT3 R race cars, most clearly at the front. Where other 911 models have a luggage compartment, the RS carries a single, angled radiator in its place. Its aerodynamics borrow from racing too. Adjustable wing elements at the front and a two-part rear wing that sits higher than the roof make 409 kg of downforce at 200 km/h, twice as much as the previous GT3 RS. It was also the first production Porsche with a drag reduction system, which flattens the wing at the push of a button on the steering wheel. Extensive carbon fiber use keeps the weight at 1,450 kg.

The engine is a naturally aspirated 4.0-liter flat-six making 525 PS and is rumored to be the last naturally aspirated generation of the GT3 RS. It drives the rear wheels through a seven-speed PDK geared shorter than the one in the GT3, hitting 100 km/h in just 3.2 seconds, with a top speed of 296 km/h. Rear-axle steering and the electronically controlled PTV Plus rear differential help it change direction quickly.

This example was built on 25 March 2025 to Swiss-market specification. It is finished in Arctic Grey with a Black leather and Race-Tex interior. Racing shell seats, the headliner, and the gear knob are trimmed to match, while Silver Grey seat belts offer a subtle contrast. Carbon decorative inlays and illuminated carbon door sills complete the cabin. It was also specified with the Clubsport package, the front-axle lift system, Black PDLS+ Matrix LED headlights, and lightweight glazing. Forged wheels finished in Black measure 20 inches at the front and 21 inches at the rear, and transparent stone-guard film protects the wide rear wheel arches. A Bose Premium sound system and rear-view camera round out the specification. Having covered just 4,050 km at the time of cataloging, it remains in near-new condition today and benefits from full body paint protection film and the continuation of its Porsche Factory Warranty until 2029.

Buying a new GT3 RS has typically meant securing a dealer allocation, then waiting for a build slot. Thoroughly specified and barely driven, this example skips both steps and can go straight from the sale to its new owner's garage.

Porsche stellte den 911 GT3 RS der Generation 992 im August 2022 als den bis dahin rennstreckentauglichsten 911 mit Strassenzulassung vor. Ein Grossteil der Technik stammte direkt von den Rennwagen 911 RSR und 911 GT3 R ab, was sich am deutlichsten an der Front zeigt: Wo andere 911-Modelle einen Kofferraum besitzen, trägt der RS an dessen Stelle einen einzelnen, schräggestellten Kühler. Auch seine Aerodynamik ist dem Rennsport entliehen. Verstellbare Flügel-Elemente an der Front sowie ein zweiteiliger Heckflügel, der höher als das Dach ragt, erzeugen bei 200 km/h einen Abtrieb von 409 kg – doppelt so viel wie beim Vorgänger-GT3 RS. Zudem war dies der erste Serien-Porsche mit einem Drag-Reduction-System (DRS), das den Flügel auf Knopfdruck am Lenkrad flachstellt. Der umfangreiche Einsatz von Kohlefaser hält das Gewicht bei 1.450 kg.

Beim Motor handelt es sich um einen 4,0-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit 525 PS, von dem gemunkelt wird, dass er die letzte Saugmotor-Generation des GT3 RS darstellt. Er treibt die Hinterräder über ein Siebengang-PDK Getriebe an, das kürzer übersetzt ist als das im GT3. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt er in nur 3,2 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 296 km/h. Die Hinterachslenkung und das elektronisch geregelte Hinterachs-Sperrdifferenzial PTV Plus verhelfen ihm zu blitzschnellen Richtungswechseln.

Dieses Exemplar wurde am 25. März 2025 nach Schweizer Spezifikation fertiggestellt. Es ist in Arktisgrau lackiert und mit einer Innenausstattung in schwarzem Leder und Race-Tex versehen. Die Rennschalensitze, der Dachhimmel sowie der Schaltknauf sind passend dazu bezogen, während silbergraue Sicherheitsgurte für einen subtilen Kontrast sorgen. Dekoreinlagen aus Carbon und beleuchtete Einstiegsleisten aus Carbon vervollständigen den Innenraum. Ebenfalls spezifiziert wurden das Clubsport-Paket, das Vorderachs-Liftsystem, schwarze PDLS+ LED-Matrix-Scheinwerfer sowie eine Leichtbauverglasung. Die schwarz lackierten Schmiederäder messen 20 Zoll an der Vorderachse und 21 Zoll an der Hinterachse, während eine transparente Steinschlag-Schutzfolie die breiten hinteren Radkasten schützt. Ein Bose Premium-Soundsystem als auch eine Rückfahrkamera runden die Ausstattung ab. Mit einer Laufleistung von nur 4.050 km zum Zeitpunkt der Katalogisierung befindet sich das Fahrzeug bis heute in nahezu neuwertigem Zustand und profitiert von einer Lackschutzfolie für die gesamte Karosserie sowie dem Fortbestand der Porsche-Werksgarantie bis 2029.

Der Kauf eines neuen GT3 RS bedeutet gewöhnlich, sich eine Händlerallokation zu sichern und anschliessend auf ein Produktionsfenster zu warten. Umfangreich ausgestattet und kaum gefahren, überspringt dieses Exemplar beide Schritte und kann direkt nach dem Verkauf in die Garage seines neuen Besitzers einziehen.



LOT 172

1955 Mercedes-Benz 300 SL Gullwing Coupé

Chassis | Fahrgestell Nr.	198.040.5500680
Engine | Motor Nr.	198.980.5500636
Body | Karosserie Nr.	198.040.5500659
Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag

CHF 1’350’000 - CHF 1’650’000

Please note: Online Bidding is not available for this lot, unless specifically pre-arranged with Broad Arrow before the auction begins. For further information and alternative bidding options please reach out to bid@broadarrowauctions.com

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los kein Online-Gebot möglich ist. Für weitere Informationen und alternative Bietmöglichkeiten wenden Sie sich bitte an bid@broadarrowauctions.com.

- Delivered new in December 1955 to Flash Gordon creator Alex Raymond of Stamford, Connecticut, USA
- Offered for the first time in 32 years, since acquired by the current owner’s family in 1994 from Hans Hürlimann, founder of the original 300 SL Registry
- One of just 155 Gullwings ordered new in vibrant Fire Engine Red
- A highly original example never fully restored, and its body never lifted from its unrestored frame as examined by marque specialist Michael Plag of Plag Classic
- Retains its matching-numbers chassis, engine, body, front spindles, steering box, and rear axle
- Highly original cabin with a charming patina to its original Black leather, the light beige cloth headliner, and the body number still under the seat cushions
- Offered with just under 67,000 miles at cataloging, its original service and owner’s manuals, and fitted Baisch luggage
- Desirably equipped with the NSL sport camshaft for added performance
- Eligible for some of the world’s most prestigious motoring events, including the Mille Miglia Storica or preservation class entries to *concours d’élégance* events

- Im Dezember 1955 neu an den „Flash Gordon“-Erschaffer Alex Raymond aus Stamford, Connecticut (USA), ausgeliefert
- Erstmals seit 32 Jahren wieder im Angebot, nachdem die Familie des heutigen Eigentümers das Fahrzeug 1994 von Hans Hürlimann, dem Gründer des ursprünglichen 300 SL Registers, erwarb
- Eines von nur 155 Flügeltüren-SLs, die neu im leuchtenden Farbton *Feuerwehrrot* bestellt wurden
- Ein hochgradig originales Exemplar, das nie vollständig restauriert und dessen Karosserie laut Untersuchung durch den Markenspezialisten Michael Plag von Plag Classic auch nie vom unrestaurierten Rahmen abgehoben wurde
- Besitzt nach wie vor sein Matching-Numbers-Fahrgestell, den originalen Motor, die originale Karosserie, die Vorderradspindeln, das Lenkgetriebe und die Hinterachse
- Äusserst originaler Innenraum mit charmanter Patina auf dem originalen schwarzen Leder, dem hellbeigen Stoffdachhimmel und der Karosserienummer unter den Sitzkissen
- Wird mit knapp unter 67.000 Meilen bei der Katalogisierung angeboten, zusammen mit den originalen Wartungs- und Betriebsanleitungen sowie passendem Baisch-Koffersatz
- Mit der begehrten NSL-Sportnockenwelle für zusätzliche Leistung ausgestattet
- Teilnahmeberechtigt für einige der weltweit renommiertesten Automobilveranstaltungen, einschliesslich der Mille Miglia Storica oder in der Preservation Class an Concours d’Elegance-Events



On 1 May 1955, Stirling Moss and Denis Jenkinson brought their Mercedes-Benz 300 SLR back into Brescia to win the Mille Miglia in record time. Four places behind them came a car far closer to anything a customer could buy. John Fitch and navigator Kurt Gesell had driven a largely standard 300 SL Gullwing Coupé across roughly 1,600 kilometers of Italian roads, finishing fifth overall and first in the Gran Turismo class. Later that season, Werner Engel drove another 300 SL to the 1955 European Rally Championship.

Competition shaped the design from the start. Mercedes-Benz returned to sports car racing in 1952 with the W194 300 SL, developed under technical director Fritz Nallinger and test department head Rudolf Uhlenhaut. Its welded tubular space frame was light and very stiff, but its tall side members left no room for conventional doors. The engineers hinged the doors at the roof instead. That season the W194 finished second at the Mille Miglia, swept the sports car race at Bern, and scored one-two finishes at Le Mans and the Carrera Panamericana.

Max Hoffman, the New York importer then handling Mercedes-Benz sales in the eastern United States, saw a market for a road-going version. In September 1953 he persuaded the Daimler-Benz board to build one, and in February 1954 the production 300 SL made its debut at the International Motor Sports Show in New York, before it had been shown in Germany.

Known internally as the W198, the road car kept the racer's space frame and roof-hinged doors while gaining Bosch mechanical direct fuel injection for its 2,996-cc inline-six. Mercedes-Benz credits the 300 SL as the first four-stroke production car with this arrangement. The engine was canted 50 degrees for a low hood line, with dry-sump lubrication letting it sit lower still. Output was 215 PS, and depending on the rear axle ratio, top speed reached 250 km/h, making the 300 SL the fastest production car of its day.

The Gull Wing Group Registry records that this car was completed on 30 August 1955 under order number 759 212, with shipment on 1 September 1955. Marked as a special order, it was consigned to Mercedes-Benz Distributors, Inc., the New York distributorship operated by Max Hoffman. It was finished in Fire Engine Red (534), with a Black leather interior (953). As one of the 10 standard colors offered on the Gullwing, Fire Engine Red was selected for only 155 Gullwings when new as researched by Chris Kramer.





Am 1. Mai 1955 fuhren Stirling Moss und Denis Jenkinson ihren Mercedes-Benz 300 SLR zurück nach Brescia, um die Mille Miglia in Rekordzeit zu gewinnen. Vier Plätze hinter ihnen kam ein Auto ins Ziel, das denjenigen ähnelte, welche ein Konsument tatsächlich kaufen konnte. John Fitch und Navigator Kurt Gesell hatten ein weitgehend serienmässiges 300 SL Gullwing Coupé über rund 1.600 Kilometer italienischer Strassen gesteuert und belegten den fünften Gesamtrang sowie den ersten Platz in der Klasse Gran Turismo. Später in dieser Saison fuhr Werner Engel einen weiteren 300 SL zum Titel in der europäischen Rallye-Meisterschaft 1955.

Der Rennsport prägte das Design von Anfang an. Mercedes-Benz kehrte 1952 mit dem W194 300 SL in den Sportwagenrennsport zurück, welcher unter dem technischen Direktor Fritz Nallinger sowie dem Leiter der Versuchsabteilung Rudolf Uhlenhaut entwickelt worden war. Sein geschweisster Rohrgitterrahmen war leicht und extrem steif, aber seine hohen Seitenteile liessen keinen Platz für konventionelle Türen. Die Ingenieure schlugen die Türen stattdessen am Dach an. In dieser Saison belegte der W194 den zweiten Platz bei der Mille Miglia, dominierte das Sportwagenrennen in Bern und feierte Doppelsiege in Le Mans sowie bei der Carrera Panamericana.

Der New Yorker Importeur Max Hoffman, der damals den Vertrieb von Mercedes-Benz im Osten der USA leitete, sah einen Markt für eine Strassenversion. Im September 1953 überzeugte er den Vorstand der Daimler-Benz AG, ein solches Fahrzeug zu produzieren, und im Februar 1954 feierte der Serien-300 SL an der International Motor Sports Show in New York sein Debüt – noch bevor er in Deutschland gezeigt worden war.

Intern als W198 bekannt, behielt der Strassenwagen den Gitterrohrrahmen und die Dachscharniertüren des Rennwagens bei, erhielt jedoch eine mechanische Bosch-Direkteinspritzung für seinen 2.996-cm³-Reihensechszylinder. Mercedes-Benz schreibt dem 300 SL zu, das erste Viertakt-Serienfahrzeug mit dieser Technik zu sein. Der Motor war um 50 Grad geneigt, um eine niedrige Motorhaubenlinie zu ermöglichen, wobei die Trockensumpfschmierung eine noch tiefere Einbaulage erlaubte. Die Leistung betrug 215 PS, und je nach Hinterachsübersetzung erreichte er eine Höchstgeschwindigkeit bis zu 250 km/h, was den 300 SL zum schnellsten Serienwagen seiner Zeit machte.

Das Register der *Gull Wing Group* verzeichnet, dass dieses Fahrzeug am 30. August 1955 unter der Auftragsnummer 759 212 fertiggestellt und am 1. September 1955 verschifft wurde. Als Sonderbestellung gekennzeichnet, wurde es an *Mercedes-Benz Distributors, Inc*. geliefert, die von Max Hoffman betriebene Generalvertretung in New York. Es war in *Feuerwehrrot (534)* mit einer schwarzen Lederausstattung *(953)* gefertigt. Als eine von 10 für den Flügeltürer angebotene Standardfarben, wurde Feuerwehrrot nach Rechnungen von Chris Kramer nur für 155 Gullwings im Neuzustand gewählt.









Its original service book shows the car was first registered on 1 December 1955 and delivered four days later, on 5 December, to Alexander G. Raymond of Stamford, Connecticut. Raymond was the illustrator who created the Flash Gordon comic strip for King Features Syndicate in 1934, and by the 1950s he was drawing the detective strip Rip Kirby. He put his new Gullwing to use straight away. By 22 December it had already covered 1,226 miles and received its second service. A 300 SL Gullwing later found its way into his work, appearing in the Rip Kirby strip, quite possibly drawn from the one in his own garage. Although Raymond passed away in September 1956, stamps continue in the book through 21 August 1959.

The car then crossed the Atlantic, heading back to Europe. The registries record Jürg Heer of Zürich as an early Swiss owner. The car later passed to Klaus Brand of Meersburg, Germany. In 1970, Brand and Heinrich Baumgartner founded BBS in the Black Forest town of Schiltach, naming it after their surnames and the town. It began by making plastic body parts and introduced its first wheel in 1972. The cross-spoke design that became its signature followed in 1975. BBS has since become one of the world's most respected and recognizable wheel makers.

In 1994, the 300 SL went from Brand to Hans Hürlimann of Wil, Switzerland, a 300 SL dealer and the model's first historian. His connection to the Gullwing began in March 1956, when his father bought an ivory 300 SL directly off the Mercedes-Benz stand at the Geneva Motor Show. Hürlimann went on to handle some 30 Gullwings. Buyers kept asking about each car's origin and equipment, so in 1978 he began gathering records from clubs, dealers, and owners. The result, published in 1981, was the first 300 SL Register. Hürlimann then

Sein originales Serviceheft zeigt, dass der Wagen am 1. Dezember 1955 erstmals zugelassen und vier Tage später, am 5. Dezember, an Alexander G. Raymond aus Stamford, Connecticut, ausgeliefert wurde. Raymond war der Illustrator, der 1934 den Comic-Strip „Flash Gordon" für das *King Features Syndicate* geschaffen hatte, und in den 1950er-Jahren den Detektiv-Comic „Rip Kirby" zeichnete. Er nutzte seinen neuen Flügeltürer sogleich intensiv. Bis zum 22. Dezember hatte das Fahrzeug bereits 1.226 Meilen zurückgelegt und seine zweite Inspektion erhalten. Ein 300 SL Gullwing hielt später auch Einzug in seine Illustrationen und erschien im Rip-Kirby-Comic – sehr wahrscheinlich nach dem Vorbild in seiner eigenen Garage gezeichnet. Obwohl Raymond im September 1956 verstarb, reichen die Stempel im Serviceheft weiter bis zum 21. August 1959.

Anschliessend überquerte der Wagen den Atlantik zurück nach Europa. Die Register führen Jürg Heer aus Zürich als einen der ersten Schweizer Besitzer auf. Später ging der Wagen an Klaus Brand aus Meersburg (Deutschland) über. 1970 gründeten Brand und Heinrich Baumgartner die Firma BBS im Schwarzwaldstädtchen Schiltach, benannt nach ihren Nachnamen und der Stadt. Das Unternehmen begann mit der Herstellung von Kunststoff-Karosserieteilen und stellte 1972 sein erstes Rad vor.Das Kreuzspeichen-Design, das zu seinem Markenzeichen werden sollte, folgte 1975. BBS hat sich seitdem zu einem der weltweit angesehensten und bekanntesten Felgenhersteller entwickelt.

1994 ging der 300 SL von Brand an Hans Hürlimann aus Wil (Schweiz) über, einen 300 SL-Händler und ersten Historiker des Modells. Seine Verbindung zum Gullwing begann im März 1956, als sein Vater einen elfenbeinfarbenen 300 SL direkt vom Mercedes-Benz-Stand am Genfer

sold the car on 14 June 1994 to the current owner's mother. The family has owned it for more than three decades, now with the son offering it today.

In March 2025, LIGA Lindengut-Garage in Wil gave it a major service, including overhauled brakes and new front drums. The following year, in July 2026, marque specialist Michael Plag of Plag Classic examined the car in detail. He found that it has never been fully restored or disassembled, only repaired where needed and refinished in its original Fire Engine Red. The body has never been lifted from its frame, which remains unrestored and accident-free in its original nitrocellulose paint. The original felt strips still sit between the fuel tank and its mounts, and the panel gaps match the car as delivered.

It retains its correct Coupé hood, which Plag notes many Coupés have lost to a Roadster hood, along with the early concave star and the original battery cover. All Sigla glass is original except the windshield, and the main wiring harness is unaltered. Plag's report also finds every major assembly from its chassis, engine, body, front spindles, steering box, and rear axle original to the car, apart from the transmission, which comes from a 300 SL Roadster. The engine is original to the car, with its cast-iron block and aluminum cylinder head, and it now carries the desirable NSL sport camshaft.

Plag also found the cabin highly original. Its Black leather has taken on a charming patina, the light beige cloth headliner remains, and the underside of the seat cushions still carries the body number. Factory chalk markings survive there too. Plag notes the mechanical clock, which must still be wound by hand, as a part many owners replaced with an electric unit. His report also lists the fitted luggage set by

Autosalon kaufte. Hürlimann betreute im Laufe der Zeit rund 30 Flügeltürer. Da Käufer immer wieder nach der Herkunft und Ausstattung der einzelnen Fahrzeuge fragten, begann er 1978 mit der Sammlung von Unterlagen von Clubs, Händlern sowie Eigentümern. Das Ergebnis, das 1981 veröffentlicht wurde, war das erste 300 SL-Register. Hürlimann verkaufte dieses Exemplar schliesslich am 14. Juni 1994 an die Mutter des heutigen Eigentümers. Die Familie besitzt das Fahrzeug nun seit mehr als drei Jahrzehnten, und der Sohn bietet es heute zum Verkauf an.

Im März 2025 unterzog die LIGA Lindengut-Garage in Wil den Wagen einer grossen Wartung, einschliesslich überholter Bremsen und neuer vorderer Trommeln. Im darauffolgenden Jahr, im Juli 2026, untersuchte der Markenspezialist Michael Plag von Plag Classic das Fahrzeug eingehend. Er stellte fest, dass es nie vollständig restauriert oder zerlegt wurde, sondern nur dort repariert wurde, wo es nötig war, und im originalen Feuerwehrrot nachlackiert wurde. Die Karosserie wurde nie vom Rahmen abgehoben, welcher im unrestaurierten und unfallfreien Zustand mit seinem originalen Nitrolack erhalten geblieben ist. Die originalen Filzstreifen befinden sich nach wie vor zwischen dem Benzintank und seinen Halterungen, und die Spaltmasse entsprechen dem Auslieferungszustand des Fahrzeugs.

Er weist nach wie vor seine korrekte Coupé-Motorhaube auf, von der Plag anmerkt, dass viele Coupés diese an eine Roadster-Haube verloren haben, zusammen mit dem frühen konkaven Stern und der originalen Batterieabdeckung. Alle Sigla-Gläser sind mit Ausnahme der Windschutzscheibe original, und der Hauptkabelbaum ist unverändert. Plags Bericht stellt ausserdem fest, dass alle Hauptbaugruppen wie Fahrgestell, Motor, Karosserie, vordere Achsschenkel, Lenkgetriebe



Baisch of Cannstatt. The car is also furnished with its original service and owner's manuals. Today, the odometer shows just under 67,000 miles at cataloging, which are believed to be original.

With just 1,400 examples produced from 1954 through 1957, the 300 SL has long been treasured by collectors for its innovative engineering that brought true race-car technology to the road, from its space-frame chassis to the first fuel-injected four-stroke engine in a production car. Beyond the numbers and technical daring, its unmistakable silhouette and direct connection to endurance-racing triumphs have allowed the 300 SL Gullwing to transcend eras as a defining icon of postwar automotive history. Delivered new to Alex Raymond, the illustrator who created Flash Gordon, this highly original example stands as the ideal addition to any collection. It would be a strong candidate for the world's most prestigious motoring events, from the Mille Miglia Storica to the preservation class at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este.

und Hinterachse original zum Fahrzeug gehören – abgesehen vom Getriebe, das von einem 300 SL Roadster stammt. Der Motor ist mit seinem Gusseisenblock und dem Aluminium-Zylinderkopf original zum Fahrzeug und trägt nun die begehrte NSL-Sportnockenwelle.

Plag stellte ausserdem fest, dass der Innenraum in hohem Masse original ist. Das schwarze Leder weist eine charmante Patina auf, der hellbeige Stoffdachhimmel ist erhalten geblieben, und auf der Unterseite der Sitzkissen befindet sich nach wie vor die Karosserienummer. Auch werkseitige Kreidemarkierungen sind dort noch erhalten. Plag hebt die mechanische Uhr, die noch von Hand aufgezogen werden muss, als ein Detail hervor, das viele Besitzer durch eine elektrische Einheit ersetzt haben. Sein Bericht führt zudem das passende Koffer-Set der Firma Baisch aus Cannstatt auf. Der Wagen wird darüber hinaus mit seinen originalen Wartungs- und Betriebsanleitungen angeboten. Bei der Katalogisierung zeigte der Tachometer eine Laufleistung von knapp unter 67.000 Meilen an, die als original gelten.

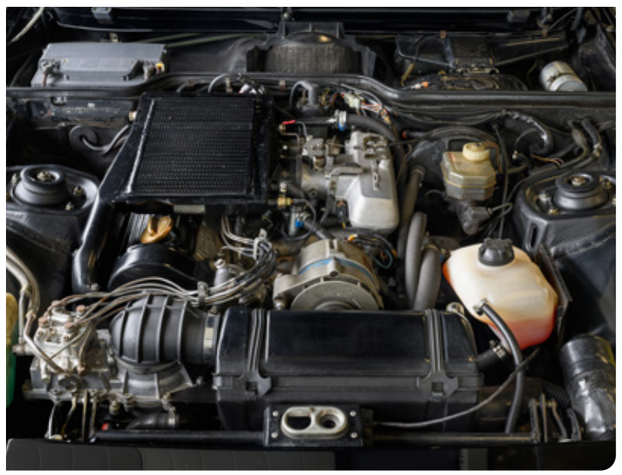
Mit nur 1.400 gebauten Exemplaren von 1954 bis 1957 wird der 300 SL von Sammlern seit Langem für seine innovative Technik geschätzt, die echte Rennwagentechnologie auf die Strasse brachte – vom Gitterrohrrahmen bis zum ersten Viertaktmotor mit Einspritzung in einem Serienfahrzeug. Über die Zahlen und den technischen Mut hinaus haben seine unverwechselbare Silhouette und die direkte Verbindung zu den Erfolgen im Langstreckenrennsport den 300 SL Flügeltürer zu einer Epochen überdauernden Ikone der Nachkriegs-Automobilgeschichte gemacht. Neu ausgeliefert an Alex Raymond, den Zeichner von Flash Gordon, stellt dieses hochgradig originale Exemplar die ideale Ergänzung für jede Sammlung dar – hervorragend geeignet für eine Teilnahme an den weltweit prestigeträchtigsten Automobilveranstaltungen wie der Mille Miglia Storica oder als perfekter Kandidat für die Preservation Class beim Concorso d'Eleganza Villa d'Este.











LOT 173

1981 Porsche 924 Carrera GT

Chassis | Fahrgestell Nr.	WP0ZZZ93ZBN700061	CHF 80’000 - CHF 120’000
Engine | Motor Nr.	31500071	Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis
Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

- One of just 406 examples of the 924 Carrera GT created to homologate Porsche’s Group 4 GTP Le Mans entry
- Retains its original matching-numbers engine
- Selected in non-metallic Black over a Black leatherette and Red pinstripe velour interior with Recaro sport seats
- Optioned with a limited-slip differential, sport shock absorbers, and adjustable and heated exterior mirrors
- 210-PS turbocharged 2.0-liter engine paired with a five-speed manual transmission
- Offered with 83,408 kilometers along with its Porsche-issued build certificate

- Eines von nur 406 Exemplaren des 924 Carrera GT, welche zur Homologation von Porsches Rennwagen der Gruppe 4 GTP für Le Mans gebaut wurden
- Mit original erhaltenem „Matching Numbers“-Motor
- Ausgeführt in Unischwarz sowie einem Interieur in schwarzem Kunstleder mit Velours, roten Nadelstreifen und Recaro-Sportsitzen
- Optional ausgestattet mit Sperrdifferenzial, Sportstossdämpfern sowie verstellbaren und beheizbaren Aussenspiegeln
- 210 PS starker 2,0-Liter-Turbomotor, gekoppelt mit einem manuellen Fünfgang-Schaltgetriebe
- Angeboten mit einem Kilometerstand von 83.408 Km und der dazugehörigen Porsche-Auslieferungsbescheinigung

An early example, Carrera GT chassis number 0061 is the 50th production car built to homologate the 924 for international racing. The Swiss-issued Porsche Certificate ordered via Centre Porsche Genève reveals that this example remains in its original livery of non-metallic Black over a Black leatherette interior. While not specifically mentioned on the certificate, the Black and Red pinstripe velour upholstery with Recaro sport seats was standard Carrera GT specification and remains fitted, understood to be original. Recorded optional equipment at the time of ordering included a limited-slip differential, 16-inch forged alloy wheels, sport shock absorbers, and more. Furthermore, the cover letter attached to the certificate reveals that the 924, in fact, retains its original matching-numbers engine.

The preserved Carrera GT’s Swiss history resumes in 2020 at 79,430 kilometers, when it received extensive mechanical work including replacement of the suspension bushings, brake calipers, rear discs, exhaust, timing belt, and tensioner pulley. The car was also repainted and received attention to its seat upholstery and side-window controls. In 2023, the car visited Garage GTA S.A. in Plan-les-Ouates, where it received a general inspection, replacement of the spark plugs, water hose, and idle actuator, repairs to the temperature-sensor connection, and work to the exhaust manifold and turbocharger.

Offered today with only 83,408 kilometers and its Porsche-issued build certificate, this early-production 924 Carrera GT combines genuine homologation pedigree with matching-numbers mechanicals and documented Swiss ownership and service. Its Black and Red pinstripe velour sport seat interior is the perfect finishing touch, preserving the unmistakable character of this rare 1980s Porsche.

Als frühes Exemplar ist die Fahrgestellnummer 0061 das 50. gebaute Serienfahrzeug zur Homologation des 924 für den internationalen Rennsport. Das über das Centre Porsche Genève angeforderte Schweizer Porsche-Zertifikat belegt, dass dieser Wagen bis heute in seiner Originalfarbkombination aus Unischwarz mit schwarzer Kunstlederausstattung erhalten ist. Die Polsterung in Schwarz/Rot-Nadelstreifenvelours mit Recaro-Sportsitzen wird im Zertifikat zwar nicht ausdrücklich erwähnt, gehörte jedoch zur Serienausstattung des Carrera GT; sie befindet sich weiterhin im Fahrzeug und gilt als original. Zu den bei der Bestellung vermerkten Sonderausstattungen gehörten ein Sperrdifferenzial, geschmiedete 16-Zoll-Leichtmetallräder, Sportstossdämpfer und mehr. Zudem geht aus dem Begleitschreiben zum Zertifikat hervor, dass der 924 tatsächlich noch über seinen originalen „Matching Numbers“-Motor verfügt.

Die dokumentierte Schweizer Historie dieses gut erhaltenen Carrera GT setzt sich im Jahr 2020 bei einem Kilometerstand von 79.430 fort. Zu diesem Zeitpunkt erhielt das Fahrzeug umfangreiche mechanische Wartungen, darunter den Austausch der Fahrwerkslager, der Bremssättel, der hinteren Bremsscheiben, der Auspuffanlage, des Zahnriemens sowie des Keilriemenspanners. Zudem wurde der Wagen neu lackiert und die Sitzpolsterung sowie die Fensterhebermodule überarbeitet. Im Jahr 2023 befand sich das Fahrzeug bei Garage GTA S.A. in Plan-les-Ouates für eine allgemeine Inspektion, den Austausch von Zündkerzen, Wasserschlauch und Leerlaufsteller, die Reparatur des Temperatursensor-Anschlusses sowie Arbeiten am Auspuffkrümmer und Turbolader.

Mit nur 83.408 Kilometern und der offiziellen Porsche-Auslieferungsbescheinigung vereint dieser frühe 924 Carrera GT echte Homologations-Historie mit originaler Mechanik („Matching Numbers“) sowie einer dokumentierten Schweizer Halter- und Servicegeschichte. Die Innenausstattung mit Sportsitzen im charakteristischen Nadelstreifenvelours in Schwarz/Rot komplettiert das authentische Feeling und bewahrt den unverwechselbaren Charakter dieses seltenen Porsche der 1980er Jahre.



≈ LOT 174

2019 McLaren Senna

Chassis | Fahrgestell Nr.	SBM15ACB7KW800181
Senna Nr.	181 of 500
Documents	Swiss Carte Grise
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis

Please note this Lot is subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer's Premium).

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los die Mehrwertsteuer auf den gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch die Käuferaufschlag) anfällt.

CHF 1'100'000 - CHF 1'400'000

Please note: Online Bidding is not available for this lot, unless specifically pre-arranged with Broad Arrow before the auction begins. For further information and alternative bidding options please reach out to bid@broadarrowauctions.com

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los kein Online-Gebot möglich ist. Für weitere Informationen und alternative Bietmöglichkeiten wenden Sie sich bitte an bid@broadarrowauctions.com.

- Swiss-delivered example, supplied new through McLaren Lugano
- Offered with only 131 kilometers from new
- Number 181 of just 500 hand-built examples of the McLaren Senna Ultimate Series
- Striking Volcano Orange paint complemented by a carbon-fiber interior and optional Azura Blue accents
- Well specified with nearly CHF 40'000 in options, including McLaren Track Telemetry, Bowers & Wilkins audio, and air conditioning, among others
- Offered with copy of purchase order and invoice, original books, and car cover

- Erstauslieferung in der Schweiz über McLaren Lugano
- Mit nur 131 Kilometern Laufleistung angeboten
- Nummer 181 von bloss 500 handgefertigten Exemplaren der McLaren Senna Ultimate Series
- Markante Lackierung in Volcano Orange, ergänzt durch ein Carbon-Interieur und optionale Akzente in Azura Blue
- Mit Optionen im Wert von fast 40.000 CHF hervorragend ausgestattet, darunter die McLaren Track Telemetry, dem Bowers & Wilkins Soundsystem und einer Klimaanlage
- Angeboten mit Kaufvertragskopie und Rechnung, Originalbüchern sowie Fahrzeugabdeckung



McLaren's Ultimate Series has always been about cars built beyond the ordinary boundaries of performance. The F1 defined the idea in the 1990s; the P1 reinvented it for the hybrid era. The Senna took a different approach. It stripped the idea of a road car back to its essential ingredients: weight, power, aerodynamics, and—most importantly—the driver.

Its name was no coincidence. Ayrton Senna, one of the greatest drivers ever, won three Formula One World Championships with McLaren, in 1988, 1990, and 1991. At the heart of McLaren's most dominant era, Senna drove the Honda twin-turbocharged V6-powered MP4/4 to the 1988 title, as the team won 15 of 16 Grands Prix and Senna set a new record for pole positions in a single season. More than simply a champion, he came to embody an almost obsessive pursuit of the limit: a driver willing to explore every last fraction of performance from both himself and his machine.

The McLaren that bears his name was conceived in much the same spirit. The Senna was not designed to be the fastest car in a straight line. It was designed to be at its most effective where a circuit becomes interesting: under braking, through a corner, and on the way out of it.

Production was limited to just 500 examples, each hand-built at McLaren's production center in England, and all 500 were sold directly to customers. The Senna was conceived with a far more demanding objective than exclusivity alone: to push the limits of a road-legal car and make the circuit its natural habitat.

Bei McLarens Ultimate Series ging es schon immer um Fahrzeuge, die mit Leistungsgrenzen gebaut wurden, welche jenseits des gewöhnlichen lagen. Der F1 setzte diese Idee in den 1990er-Jahren um; der P1 erfand sie für das Hybrid-Zeitalter neu. Der Senna verfolgte ein anderes Prinzip: Er reduzierte das Konzept eines Strassenwagens auf seine wesentlichen Elemente: Gewicht, Leistung, Aerodynamik und – allem voran – den Fahrer.

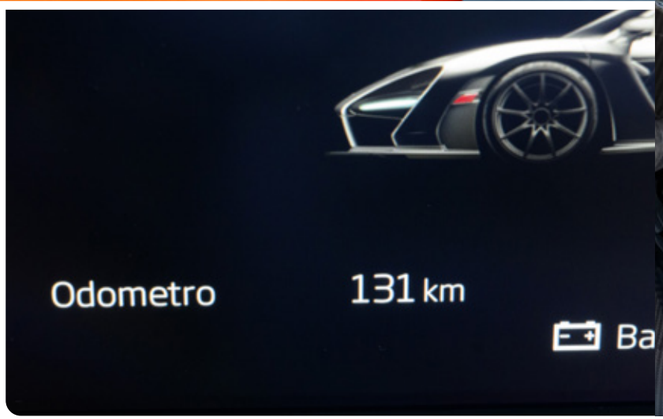
Sein Name war kein Zufall. Ayrton Senna, einer der grössten Rennfahrer aller Zeiten, gewann mit McLaren drei Formel-1-Weltmeisterschaften: 1988, 1990 und 1991. Im Zenith der dominantesten Ära von McLaren steuerte Senna den MP4/4 mit Honda-V6-Biturbo zum Titel von 1988, als das Team 15 von 16 Grands Prix gewann und Senna einen neuen Rekord für Pole-Positions während einer einzigen Saison aufstellte. Er war mehr als nur ein Champion – er verkörperte das nahezu obsessive Streben nach dem Limit: ein Fahrer, der bereit war, den allerletzten Bruchteil an Leistung aus sich selbst und seiner Maschine herauszuholen.

Der McLaren, der seinen Namen trägt, wurde in diesem Geiste konzipiert. Der Senna wurde nicht gebaut, um das schnellste Auto auf der Geraden zu sein. Er wurde entwickelt, um dort am wirkungsvollsten zu sein, wo eine Rennstrecke interessant wird: beim Anbremsen, in der Kurve und beim Herausbeschleunigen.

Die Produktion war auf nur 500 Exemplare limitiert, jedes Fahrzeug im McLaren Production Centre in England von Hand gefertigt, und alle 500 wurden direkt an Kunden verkauft. Der Senna wurde mit einem weit anspruchsvolleren Ziel entwickelt als blosser Exklusivität: die Grenzen eines strassenzugelassenen Autos neu zu definieren und die Rennstrecke zu seinem natürlichen Lebensraum zu machen.









To achieve that, McLaren began with the most fundamental performance advantage of all: less weight. At 1,198 kilograms, the Senna was the lightest road car McLaren had produced since the F1. At this level, weight reduction is no longer a matter of counting kilograms. It becomes a matter of counting grams. The carbon-fiber Monocage chassis forms the core of the car, surrounded by carbon-fiber body panels. Even components that would normally escape scrutiny became opportunities for reduction. Each door weighs just nine kilograms. The seats, constructed largely from carbon fiber with only a small amount of cushioning, weigh approximately 3.35 kilograms apiece.

That philosophy also explains one of the Senna's most important omissions: there is no electric motor. No hybrid system. No battery pack. Where the P1 embraced hybrid technology to add another dimension to performance, the Senna deliberately left it behind. The result was a saving of roughly 200 kilograms compared with the sort of mass that a high-performance hybrid system would require. What remained was wonderfully straightforward.

Behind the driver sits a 4.0-liter twin-turbocharged V8 producing 800 horsepower and 800 Nm of torque. It is an engine with little interest in understatement, delivering its power through a seven-speed seamless-shift gearbox. The numbers are immediate: zero to 100 km/h in 2.8 seconds, zero to 200 km/h in 6.8 seconds, and a top speed of 340 km/h.

Um dies zu erreichen, begann McLaren mit dem grundlegendsten Performance-Vorteil überhaupt: weniger Gewicht. Mit 1.198 Kilogramm war der Senna der leichteste Strassenwagen, den McLaren seit dem F1 gebaut hatte. Auf diesem Niveau ist Gewichtsreduzierung keine Frage von Kilogramm mehr – es wird eine Frage von Gramm. Das Monocage-Chassis aus Kohlefaser bildet das Herzstück des Fahrzeugs, umgeben von Karosserieteilen aus Carbon. Selbst Komponenten, die normalerweise der Aufmerksamkeit entgehen würden, wurden zu Einsparpotenzialen. Jede Tür wiegt nur neun Kilogramm. Die weitgehend aus Kohlefaser gefertigten Sitze mit minimaler Polsterung wiegen jeweils etwa 3,35 Kilogramm.

Diese Philosophie erklärt auch eines der wichtigsten Merkmale, auf die beim Senna verzichtet wurde: Es gibt keinen Elektromotor. Kein Hybridsystem. Kein Batteriepaket. Wo der P1 auf Hybridtechnologie setzte, um der Performance eine weitere Dimension zu verleihen, wurde diese beim Senna bewusst nicht verwendet. Das Ergebnis war eine Ersparnis von rund 200 Kilogramm gegenüber der Masse, die ein Hochleistungs-Hybridsystem erfordert hätte. Was blieb, war wunderbar puristisch.

Hinter dem Fahrer sitzt ein 4,0-Liter-V8 mit Biturbo-Aufladung, welcher 800 PS und 800 Nm Drehmoment leistet. Ein Motor mit wenig Interesse an Zurückhaltung, der seine Kraft über ein nahtlos schaltendes Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe abgibt. Die Zahlen sprechen für sich: 0 auf 100 km/h in 2,8 Sekunden, 0 auf 200 km/h in 6,8 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 340 km/h.

Its double-wishbone suspension, adaptive dampers and RaceActive Chassis Control were developed to allow the chassis to work across a remarkably broad range of conditions. An open differential with brake steer works alongside ABS, traction control and electronic stability control, while launch control and Variable Drift Control give the driver increasingly direct control over how the car uses its considerable reserves. The Senna is therefore not simply powerful. It is configurable, communicative and, above all, intended to remain alive beneath the driver.

But it is in the air that the Senna reveals its true purpose. Its flat underbody manages airflow beneath the car, while active aerodynamic elements and a movable rear wing work to keep it planted to the track, generating up to 800 kilograms of downforce at 250 km/h.

That focus continues inside the cockpit. Glass panels in the lower sections of the doors bring the road closer to the driver, while the cabin leaves the mechanical world deliberately exposed. Gearshifts, clicks and the sounds of the transmission remain audible, creating an unusually direct connection between driver, machine and circuit. Nothing is allowed to come between the two. It is pure driver engagement and perhaps the most fitting philosophy for a car carrying Senna's name.

Ordered in August 2017 under its internal McLaren P15 code name, before the car had even been publicly unveiled, this Senna, number 181 of just 500 examples produced, was delivered new in

Die Doppelquerlenker-Aufhängung, die adaptiven Dämpfer und die RaceActive Chassis Control wurden entwickelt, damit sich das Fahrwerk an ein erstaunlich breites Spektrum verschiedenster Strassenbedingungen anpassen kann. Ein offenes Differenzial mit Brake Steer arbeitet in Tandem mit ABS, Traktionskontrolle und elektronischer Stabilitätskontrolle, während Launch Control und Variable Drift Control dem Fahrer eine stets direkte Kontrolle darüber geben, wie das Auto seine beträchtlichen Reserven nutzt. Der Senna ist daher nicht einfach nur leistungsstark. Er ist konfigurierbar, mitteilungsfreudig und vor allem dazu bestimmt, unter dem Fahrer lebendig zu bleiben.

Doch erst in der Aerodynamik offenbart der Senna seinen wahren Zweck. Sein flacher Unterboden kanalisiert die Luft unter dem Fahrzeug, während aktive aerodynamische Elemente und ein beweglicher Heckflügel dafür sorgen, dass der Wagen auf der Strecke klebt – und bei 250 km/h bis zu 800 Kilogramm Abtrieb erzeugt.

Auch im Cockpit setzt sich die kompromisslose Fokussierung fort. Glaseinsätze im unteren Bereich der Türen bringen die Fahrbahn näher an den Fahrer, während der Innenraum die Mechanik bewusst offenbart. Schaltvorgänge, Klacken und die Geräusche des Getriebes bleiben hörbar und schaffen eine ungewöhnlich direkte Verbindung zwischen Fahrer, Maschine und Rennstrecke. Nichts darf sich dazwischenstellen. Es ist reine Fahrerfokussierung und die wohl passendste Philosophie für ein Auto, welches Sennas Namen trägt.

Switzerland through McLaren Lugano, finished in striking Volcano Orange with Azura Blue fender inners, aero blades and brake calipers and fitted with Ultra-Lightweight nine-spoke wheels in Gloss Black.

The car was specified with an unusually rich selection of options, totaling nearly CHF 40’000, balancing circuit-focused equipment with features intended to make the car more comfortable and usable on the road. Among them are air conditioning; Orange six-point harness; a seven-speaker Bowers & Wilkins audio system; parking sensors and a rear parking camera; a vehicle tracking system; and McLaren Track Telemetry with camera for recording and monitoring track performance. The specification is completed by Gorilla Glass lower door panels and a glass upper rear bulkhead.

In 2024, the Senna changed hands and passed to its current owner with just 130 km on the odometer—one kilometer less than at the time of cataloging. Its most recent service was carried out by McLaren Milano in November 2023, at 126 km, with the detailed invoice included in the file. The documentation also includes its purchase order and invoice.

For those who missed the opportunity or simply did not have access to one of the original allocations, this Senna represents a rare second chance to acquire the third Ultimate Series McLaren. With mileage still remarkably close to that of its original delivery, this is an exceptional opportunity to own one of the most formidable cars ever to emerge from Woking.

Im August 2017 unter dem internen McLaren-Codenamen P15 bestellt, noch bevor das Auto öffentlich enthüllt worden war, wurde dieser Senna mit der Nummer 181 von nur 500 produzierten Exemplaren neu in die Schweiz über McLaren Lugano ausgeliefert. Er wurde in markantem Volcano Orange mit Kotflügel-Innenseiten, Aero-Blades und Bremssätteln in Azura Blue gefertigt und mit ultraleichten Neunspeichen-Felgen in Gloss Black ausgestattet.

Das Fahrzeug wurde mit einer ungewöhnlich reichhaltigen Optionenauswahl im Gesamtwert von annähernd 40.000 CHF versehen, die das Auto auf der Strasse komfortabler und alltagstauglicher machen. Dazu gehören eine Klimaanlage, orangefarbene Sechspunktgurte, ein Bowers & Wilkins Soundsystem mit sieben Lautsprechern, Parksensoren und eine Rückfahrkamera, ein FahrzeugTracking System sowie die McLaren Track Telemetry mit Kamera zur Aufzeichnung und Überwachung der Rennstreckenperformance. Die Ausstattung wird durch untere Türscheiben aus Gorilla Glass und eine verglaste obere Rückenspritzwand komplettiert.

Im Jahr 2024 wechselte der Senna den Besitzer und ging mit nur 130 km auf dem Tachometer an seinen heutigen Eigentümer über – einen Kilometer weniger als zum Zeitpunkt der Katalogisierung. Der letzte Service wurde im November 2023 bei 126 km von McLaren Milano durchgeführt; die detaillierte Rechnung liegt in den Unterlagen vor. Zur Dokumentation gehören auch die Bestellung und die Kaufrechnung.

Für diejenigen, die die Gelegenheit verpasst haben oder schlicht keinen Zugang zu einer der ursprünglichen Kontingente hatten, bietet dieser Senna eine seltene zweite Chance, den dritten Ultimate Series McLaren zu erwerben. Mit einem Kilometerstand, der immer noch erstaunlich nah an demjenigen der Erstauslieferung liegt, ist dies eine aussergewöhnliche Gelegenheit, eines der eindrucksvollsten Automobile zu besitzen, die Woking in England je verlassen haben.











LOT 175

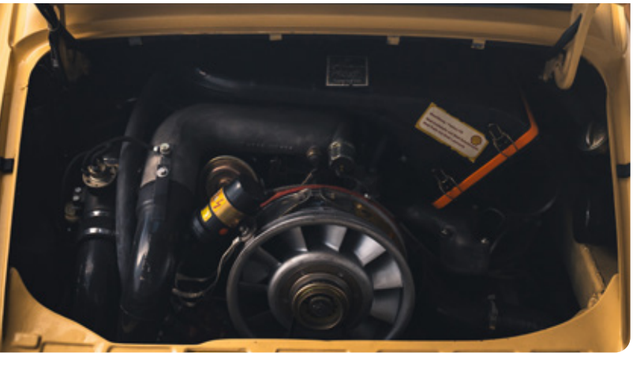
1977 Porsche 911 Turbo

Chassis | Fahrgestell Nr.	9307700615	CHF 220’000 - CHF 260’000
Engine | Motor Nr.	6770574	
Transmission | Getriebe Nr.	7771246	
Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

- Fully matching-numbers example confirmed by Porsche Schweiz AG
- Finished in Sahara Beige over Cork leather and built to Swiss specification
- Registered in Geneva since July 1977; offered with its original service booklet
- Extensively documented restoration in Geneva between 2022 and 2024, including an engine rebuild and repaint, with approximately CHF 60’000 invested
- Displaying 112,257 km at cataloging

- Vollständig durch die Porsche Schweiz AG bestätigtes „Matching Numbers“ Exemplar
- Produziert nach Schweizer Spezifikation in Saharabeige mit Leder in Kork
- Seit Juli 1977 in Genf zugelassen; angeboten mit dem originalen Serviceheft
- Aufwendig dokumentierte Restauration in Genf zwischen 2022 und 2024, einschliesslich einer Motorüberholung und Neulackierung, mit Investitionen von ca. 60.000 CHF
- Kilometerstand bei der Katalogisierung: 112.257 km









Completed at Stuttgart-Zuffenhausen in April 1977, this 911 Turbo was finished in Sahara Beige over Cork leather. It was built to Swiss “C10” specification with a Blaupunkt Bamberg stereo and convex driver’s and passenger’s mirrors. The car was ordered by Geneva notary Didier Terrier on behalf of a client, Yousuf Rashid Boresly, which is why Boresly’s name and a Kuwaiti address appear in its original service booklet.

Boresly ultimately left the car with Terrier, who registered it in Geneva in July 1977 as its first keeper, and it has remained in the city ever since. It received its first service at AMAG in Geneva at 1,192 km and was later maintained by the official Porsche agent H. Schiller. Terrier’s registration was canceled in May 1983, after which the Turbo reportedly passed to I. Bonny that June and to M. Simhon in 1985. A long run of emissions-test entries charts its use through the 1980s and 1990s. It remained with Geneva owners thereafter, including for many years Terrier’s son Claude, also a notary. In 2013 it was granted Swiss veteran status.

The current Swiss caretaker acquired the car in 2021 and obtained a Porsche Certificate of Authenticity. A letter from Porsche Schweiz AG confirms that engine serial no. 6770574 and transmission serial no. 7771246 are original to the chassis. A comprehensive restoration followed between 2022 and 2024, carried out by established Geneva specialists.

Recticulasses dismantled and rebuilt the engine. Its detailed invoices record crack testing and CNC truing of the cylinder sealing faces. The heads were reconditioned with new valve guides and springs, the crankshaft was polished and measured, and the connecting rods were rebushed. Reinforced case studs, new timing chains and tensioners,

Dieser im April 1977 in Stuttgart-Zuffenhausen fertiggestellte 911 Turbo wurde in der Farbe Saharabeige mit einer Lederausstattung in Kork ausgeliefert. Er wurde gemäss der Schweizer „C10“-Spezifikation produziert und mit einem Blaupunkt Bamberg Radio sowie konvexen Aussenspiegeln auf Fahrer- und Beifahrerseite ausgerüstet. Die Bestellung des Wagens erfolgte vom Genfer Notar Didier Terrier im Auftrag eines Kunden, Yousuf Rashid Boresly, was die Eintragung von Boreslys Namen und eine kuwaitische Adresse im originalen Serviceheft erklärt.

Boresly überliess das Fahrzeug schliesslich Terrier, welcher es im Juli 1977 als erster Halter in Genf zuliess; seither ist der Wagen in dieser Stadt geblieben. Seinen ersten Service erhielt er bei der AMAG in Genf mit 1.192 km und wurde später von der offiziellen Porsche-Vertretung H. Schiller gewartet. Terriers Zulassung wurde im Mai 1983 annulliert, woraufhin der Turbo Berichten zufolge im Juni desselben Jahres an I. Bonny und im Jahre 1985 an M. Simhon überging. Eine lückenlose Reihe von Abgasuntersuchungs-Einträgen belegt seine Nutzung durch die 1980er und 1990er Jahre. Auch danach blieb das Fahrzeug in Genfer Besitz, darunter über viele Jahre bei Terriers Sohn Claude, ebenfalls Notar. Im Jahre 2013 wurde dem Wagen der Schweizer Veteranenstatus zuerkannt.

Der derzeitige Schweizer Besitzer erwarb den Wagen im Jahre 2021 und liess ein Porsche-Echtheitszertifikat ausstellen. Ein Schreiben der Porsche Schweiz AG bestätigt, dass die Motornummer 6770574 sowie die Getriebenummer 7771246 original zum Fahrgestell gehören. Zwischen 2022 und 2024 erfolgte eine umfassende Restauration, welche von etablierten Genfer Fachbetrieben durchgeführt wurde.

and a high-flow oil pump were also fitted. Garage GTA removed and refitted the engine and renewed the clutch, heater boxes, oil and fuel lines, and fuel pump. They also overhauled the injectors and refinished the car inside and out in its original colors.

Le Garnisseur of Carouge retrimmed the cabin, supplying new door panels, perforated leather for the front and rear seats, an original-pattern perforated headliner, and a complete carpet set. Further work by Électricité Autos Acacias addressed the driveshaft boots, valve covers, and fuse box, and in 2025 the transmission received new third- and fourth-gear synchronizers. In all, more than CHF 60’000 has been invested to bring the Turbo to its current condition.

Having passed its Geneva technical inspection in May 2024, with its veteran classification renewed, the car has been driven only sparingly since. It displays 112,257 kilometers at cataloging and is offered with its 1977 driver’s manual, stamped service booklet, extensive invoices, and a photographic record of the restoration. With its matching-numbers drivetrain, nearly five decades in one city, and its restoration fully documented, this Sahara Beige Turbo is ready to be driven and enjoyed by its next owner.

Die Firma Recticulasses zerlegte und überholte den Motor. Detaillierte Rechnungen belegen eine Rissprüfung sowie das CNC-Planen der Zylinderkopfdichtflächen. Die Zylinderköpfe wurden mit neuen Ventilführungen und -federn versehen, die Kurbelwelle poliert und vermessen und die Pleuel erhielten neue Buchsen. Zudem montierte man verstärkte Gehäusestiftschrauben, neue Steuerketten und Kettenspanner sowie eine Hochleistungs-Ölpumpe. Die Garage GTA baute den Motor aus und wieder ein und erneuerte Kupplung, Wärmetauscher, Öl- und Benzinleitungen sowie die Benzinpumpe. Darüber hinaus wurden die Einspritzventile überholt und das Fahrzeug innen wie aussen im Originalton neu lackiert.

Le Garnisseur aus Carouge erneuerte die Innenausstattung inklusive neuen Türverkleidungen, perforiertem Leder für die Vorder- und Rücksitze, einem perforierten Dachhimmel nach Originalmuster sowie einem kompletten Teppichsatz. Weitere Arbeiten durch Électricité Autos Acacias betrafen die Achsmanschetten, Ventildeckel und den Sicherungskasten; 2025 erhielt das Getriebe neue Synchronringe für den 3. und 4. Gang. Insgesamt wurden mehr als 60.000 CHF investiert, um den Turbo in seinen heutigen Zustand zu versetzen.

Nachdem das Fahrzeug im Mai 2024 die Genfer Motorfahrzeugprüfung (MFK) bestand – wobei der Veteranenstatus erneuert wurde –, wurde es nur sehr wenig gefahren. Bei der Katalogisierung zeigt der Tacho einen Kilometerstand von 112.257 km an. Der Wagen wird mit der Betriebsanleitung von 1977, dem abgestempelten Serviceheft, umfangreichen Rechnungen und einer Fotodokumentation der Restauration angeboten. Mit seinem nummerngleichen Antriebsstrang, Registrierung während fast fünf Jahrzehnten in derselben Stadt und einer vollständig dokumentierten Restauration ist dieser saharabeige Turbo bereit, von seinem nächsten Besitzer gefahren und genossen zu werden.











≈ LOT 176

2017 BMW M4 DTM Champion Edition

Chassis | Fahrgestell Nr.	WBS4S910X0K577100
Documents	Swiss Carte Grise
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 130’000 - CHF 150’000

Please note this Lot is subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer’s Premium).

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los die Mehrwertsteuer auf den gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch die Käuferaufschlag) anfällt.

- One of 200 BMW M4 DTM Champion Editions
- Offered with only 225 km from new at cataloging and supplied with its original delivery documentation
- Extensively equipped as standard with visible carbon fiber aero elements and an array of desirable BMW M interior features
- Equipped with the M4 GTS’s twin-turbocharged 3.0-liter inline-six producing 500 PS and 600 Nm of torque
- Finished in Alpine White with BMW M heritage stripes over an Alcantara/Leather Merino interior
- A limited-edition variant created to celebrate Marco Wittmann’s second Deutsche Tourenwagen Masters (DTM) drivers’ title in 2016

- Eines von 200 Exemplaren der BMW M4 DTM Champion Edition
- Bei Katalogisierung mit nur 225 km seit Neukauf angeboten und mit den originalen Auslieferungsunterlagen angeboten
- Serienmässig reichhaltige Ausstattung mit Sichtcarbon-Aerodynamikelementen und einer Reihe begehrter BMW M Extras im Innenraum
- Ausgerüstet mit dem 3,0-Liter-Reihensechszylinder mit Biturbo-Aufladung des M4 GTS, der 500 PS und 600 Nm Drehmoment leistet
- Ausführung in Alpinweiss mit BMW M Motorsport-Streifen und einer Innenausstattung in Alcantara/Leder Merino
- Ein Sondermodell zur Feier des zweiten Fahrertitels von Marco Wittmann in der Deutschen Tourenwagen Masters (DTM) im Jahre 2016

At the conclusion of the 2016 Deutsche Tourenwagen Masters (DTM) season at Hockenheim, Team RMG driver Marco Wittmann secured his second drivers’ championship in three years at the wheel of a BMW M4. To commemorate the achievement, BMW M GmbH created a limited run of M4s called the DTM Champion Edition, of which this example is one of only 200 produced.

Based on the capable M4 GTS, the DTM Champion Edition inherited the track-focused variant’s mechanical foundation, including the uprated twin-turbocharged 3.0-liter inline-six that produces 500 PS and 600 Nm of torque. Orbit Grey lightweight alloy wheels shod in Michelin Pilot Sport Cup 2 tires and M Carbon ceramic brakes provide the grip and stopping power to match its potent power output.

The DTM Champion Edition features revised carbon fiber aerodynamic components including a reworked front splitter with canards, new side skirts, rear diffuser, and a lower-profile rear wing. All examples are identically finished in Alpine White with BMW M heritage stripes adorning the roof, fenders, and sides. The cockpit is equipped with front bucket seats and a white rollover bar replacing the rear seats, and trimmed in Alcantara and Leather Merino upholstery with gray contrast stitching. Despite its track-focused intent, the car retains such amenities as air conditioning, auto-dimming mirrors, and the BMW Navigation Professional system.

Now offered with only 225 kilometers at cataloging, this 2017 BMW M4 DTM Champion Edition presents a unique way to celebrate BMW Motorsport’s modern-era victories in the most renowned touring car championship.

Zum Abschluss der DTM-Saison (Deutsche Tourenwagen Masters) 2016 auf dem Hockenheimring sicherte sich Team-RMG-Pilot Marco Wittmann am Steuer eines BMW M4 seinen zweiten Fahrertitel innerhalb von drei Jahren. Um diesen Erfolg zu feiern, legte die BMW M GmbH eine limitierte Kleinserie des M4 namens DTM Champion Edition auf, von dieses Exemplar eines von nur 200 produzierten ist.

Basierend auf dem leistungsstarken M4 GTS übernahm die DTM Champion Edition die rennstreckenorientierte mechanische Variante, einschliesslich des leistungsgesteigerten 3,0-Liter-Reihensechszylinders mit Biturbo-Aufladung, der 500 PS und 600 Nm Drehmoment leistet. Leichtmetallräder in Orbitgrau mit Michelin Pilot Sport Cup 2 Reifen und M Carbon-Keramik-Bremsen sorgen für den nötigen Grip und die passende Bremskraft für die enorme Leistung.

Die DTM Champion Edition verfügt über überarbeitete Aerodynamikkomponenten aus Carbon, darunter ein modifizierter Frontsplitter mit Canards, neue Seitenschweller, ein Heckdiffusor sowie einen flacheren Heckflügel. Alle Exemplare sind identisch in Alpinweiss gehalten, wobei BMW M Motorsport-Streifen das Dach, die Kotflügel als auch die Seiten zieren. Das Cockpit ist mit Schalensitzen vorne und einem weissen Überrollbügel anstelle der Rücksitze ausgestattet und schliesslich mit Alcantara und Leder Merino samt grauen Kontrastnähten veredelt. Trotz seiner rennstrecken-tauglichen Ausrichtung bietet der Wagen weiterhin Annehmlichkeiten wie Klimaanlage, automatisch abblendende Spiegel und das BMW Navigationssystem Professional.

Dieser BMW M4 DTM Champion Edition aus dem Jahre 2017, der bei der Katalogisierung bloss 225 Kilometer aufweist, bietet eine einmalige Gelegenheit, die Erfolge von BMW Motorsport in der Neuzeit der renommiertesten Tourenwagenserie zu feiern.



When BMW introduced the M5 CS in 2021, it produced the fastest and most powerful car the company had ever put into series production. The CS designation—short for Competition Sport—marked BMW M's most focused interpretation of a given model. For the vaunted F90-generation M5, that meant a distillation sharpened through carbon fiber body panels, a carbon fiber roof, a lightened cabin, and dedicated chassis tuning developed specifically for the model. Built for a single model year with a specification beyond even the M5 Competition, the CS debuted as the ultimate expression of this generation of super sedan.

This M5 Competition Sport was completed at BMW's Dingolfing plant on 5 October 2021, finished rare and desirable BMW Individual Frozen Deep Green Metallic with Gold Bronze wheels and Black leather interior. Well specified, options included the Competition Package, M Driver's Package, M Carbon bucket seats, and M Sport exhaust with a full accounting of the specification available online. Delivered new through BMW Pautric in Kortrijk, Belgium, the car was imported to Switzerland in 2026. With only two owners from new, it has since been maintained on a documented service schedule, most recently receiving a brake fluid service on 21 August 2026 at 22,211 km. At cataloging the car is offered with scant few kilometers covered since the service, now showing just under 23,000.

Produced in strictly limited numbers worldwide, the M5 CS combined its 635 PS twin-turbo V8 with extensive weight savings and the most focused specification ever offered on a road-going M5. Fast, rare, and comprehensively equipped, it remains among the most compelling expressions of BMW M's engineering ambition.





LOT 177

2021 BMW M5 CS

Chassis | Fahrgestell Nr.	WBS71CH020CJ15899	CHF 125'000 - CHF 150'000
		Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis
Documents	Swiss Carte Grise	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis	

- Finished in rare and desirable BMW Individual Frozen Deep Green Metallic with Gold Bronze wheels and Black leather interior
- Well equipped with the Competition Package, M Driver's Package, M Carbon bucket seats, M Sport exhaust, and more
- Powered by the "S63" 4.4-liter twin-turbo V8 rated at 635 PS and mated to an eight-speed automatic with M xDrive all-wheel drive
- A two-owner example sold new in Belgium, imported to Switzerland in 2026
- Recent August 2026 service at 22,211 km

- Seltene und begehrte BMW Individual "Frozen Deep Green Metallic" Lackierung, mit Goldbronze Felgen sowie schwarzer Lederausstattung
- Hervorragend ausgestattet mit dem Competition-Paket, M Driver's Package, M Carbon-Schalensitzen, der M Sportauspuffanlage und vielem mehr
- Angetrieben vom "S63" 4,4-Liter-Biturbo-V8 mit 635 PS, welcher mit einem Achtgang-Automatikgetriebe und M xDrive Allradantrieb gekoppelt ist
- Aus zweiter Hand, erstausgeliefert in Belgien und 2026 in die Schweiz importiert
- Letzter Service durchgeführt im August 2026 mit einem Kilometerstand von 22.211 km



Als BMW im Jahr 2021 den M5 CS präsentierte, war dies das schnellste und leistungsstärkste Fahrzeug, welches das Unternehmen bis dahin in Serie hergestellt hatte. Die Bezeichnung CS – kurz für Competition Sport – stand für die sportlichste Interpretation von BMW Modellen durch die BMW M GmbH. Für den vielgerühmten M5 der Generation F90 bedeutete dies eine kompromisslose Optimierung durch Karosserieteile aus Kohlefaser, ein Carbon-Dach, einen leichtgewichtigen Innenraum sowie einen speziell für dieses Modell entwickeltes Fahrwerks-Set-up. Gebaut für ein einziges Modelljahr und mit einer Ausstattung, die noch über den M5 Competition hinausging, debütierte der CS als ultimativer Ausdruck dieser Super-Limousinen-Generation.

Dieser M5 Competition Sport wurde am 5. Oktober 2021 im BMW-Werk Dingolfing in der seltenen und begehrten BMW Individual Lackierung "Frozen Deep Green Metallic" fertiggestellt und mit Felgen in Goldbronze sowie schwarzem Lederinterieur ausgestattet. Zu den reichhaltigen Optionen gehörten das Competition-Paket, das M Driver's Package, M Carbon-Schalensitze sowie die M Sportauspuffanlage; eine vollständige Auflistung der Spezifikation ist online einsehbar. Der Wagen wurde über BMW Pautric im belgischen Kortrijk neu ausgeliefert und 2026 in die Schweiz importiert. Mit nur zwei Vorbesitzern wurde das Fahrzeug stets lückenlos gewartet – zuletzt erhielt es am 21. August 2026 mit 22.211 km einen Bremsflüssigkeitsservice. Zum Zeitpunkt der Katalogisierung zeigt der Tacho mit knapp unter 23.000 km nur wenige seit dem Service gefahrene Kilometer.

Weltweit in streng limitierter Stückzahl produziert, vereinte der M5 CS seinen 635 PS starken Biturbo-V8 mit einer umfangreichen Gewichtsreduzierung und der kompromisslosesten Abstimmung, die je für einen strassenzugelassenen M5 angeboten wurde. Schnell, selten und umfassend ausgestattet, bleibt er eine der faszinierendsten Manifestationen des ingenieurtechnischen Ehrgeizes von BMW M.



LOT 178

2023 BMW 3.0 CSL ex-Nick Heidfeld

Chassis | Fahrgestell Nr.	WBS81AZ000CM08028
3.0 CSL Nr.	28
Documents	Swiss Carte Grise
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 900’000 - CHF 1’200’000

Please note that this Lot can be supplied with an EUR.1 movement certificate confirming its EU origin status for preferential customs duty rates if it were to be imported to the European Union following the auction.

Bitte beachten Sie, dass zu diesem Los auf Wunsch eine EUR.1-Warenverkehrsbescheinigung ausgestellt werden kann, welche den EU-Ursprungsstatus des Fahrzeugs bestätigt und im Falle einer Einfuhr in die EU nach der Auktion die Anwendung eines präferenziellen Zollsatzes ermöglicht.

- The 28th of only 50 BMW 3.0 CSLs produced; offered directly from its original owner: former BMW Sauber Formula One works driver Nick Heidfeld
- Offered with under 400 kilometers at cataloging
- Furnished with a vast array of limited edition CSL deliverables including numbered book, 1:18 scale model, and design sketch signed by Viktor Bär
- Carefully maintained from new, with its most recent service carried out in August 2026
- Powered by a turbocharged 3.0-liter inline-six producing 560 horsepower; six-speed manual transmission
- BMW’s ultra exclusive sports car created in honor of the legendary Touring Car-dominating 3.0 CSL homologation special

- Das 28. von nur 50 produzierten Exemplaren des BMW 3.0 CSL; vom Erstbesitzer angeboten, dem ehemaligen BMW Sauber Formel 1 Werksfahrer Nick Heidfeld
- Zum Zeitpunkt der Katalogisierung mit weniger als 400 Kilometern Laufleistung registriert
- Ausgestattet mit umfangreichem Zubehör der limitierten CSL-Edition, darunter ein nummeriertes Buch, ein Modellauto im Massstab 1:18 sowie eine von Viktor Bär signierte Designskizze
- Von Beginn an sorgfältig gepflegt, die letzte Wartung wurde im August 2026 durchgeführt
- Angetrieben von einem 3,0-Liter-Reihensechszylinder-Turbomotor mit 560 PS; manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe
- BMWs ultra-exklusiver Sportwagen, entwickelt zu Ehren des legendären, den Tourenwagen-Rennsport dominierenden Homologationssondermodells 3.0 CSL



Officially established in 1972, BMW Motorsport made an immediate impact, winning the European Touring Car Championship the following year and five more times before the decade's end with its inaugural racing project: the legendary 3.0 CSL. Fifty years later, to mark BMW M's 50th anniversary, BMW revived the full 3.0 CSL name and concept with a limited production run of just 50 serialized examples; conceived as a modern interpretation of the celebrated 1970s homologation special.

Faithful to the original Coupé, Sport, Leichtbau formula, the 2023 3.0 CSL featured an evocative, carbon-fiber body inspired by the E9's famed "Batmobile" aero kit, and boasted a dry weight of approximately 1,624 kilograms. Its uprated 3.0-liter TwinPower inline-six now produced 560 horsepower—the most powerful inline-six yet fitted in a road-legal BMW M car—sent exclusively to the rear wheels via a ZF six-speed manual transmission with Active M differential. Model-specific suspension tuning, M Carbon ceramic brakes, and gold-colored center-locking forged alloy wheels further added to its extensive performance arsenal.

Despite such a limited production run, BMW subjected the 3.0 CSL to a comprehensive series-development program including dedicated aerodynamic development and crash testing. Carbon fiber was used across virtually all body sections, with many components produced in limited series, largely by hand and assembled in a dedicated craft workshop, with the assembly process taking up to 10 days.

Each example was finished in Alpine White with hand-applied BMW M heritage tricolor stripes, and the number 50 was incorporated throughout the car to signify BMW M's 50th anniversary, even appearing on its specially developed Michelin tires.

Im Jahre 1972 offiziell gegründet, feierte BMW Motorsport auf Anhieb Erfolge: Bereits im darauffolgenden Jahr sowie fünf weitere Male vor Ende des Jahrzehnts gewann die Abteilung mit ihrem allerersten Rennsportprojekt, dem legendären 3.0 CSL, die Tourenwagen-Europameisterschaft. Fünfzig Jahre später, anlässlich des 50-jährigen Jubiläums von BMW M, liess BMW den vollständigen Namen und das Konzept des 3.0 CSL in einer limitierten Auflage von nur 50 nummerierten Exemplaren wiederaufleben; konzipiert als moderne Interpretation des gefeierten Homologationsmodells aus den 1970er-Jahren.

Getreu der ursprünglichen „Coupé, Sport, Leichtbau Formel" verfügte der 2023er 3.0 CSL über eine eindrucksvolle Carbon-Karosserie, die vom berühmten „Batmobil"-Aerodynamik-Kit des E9 inspiriert war, und wies ein Leergewicht von rund 1.624 Kilogramm auf. Sein leistungsgesteigerter 3,0-Liter-TwinPower-Reihensechszylinder leistete 560 PS – der leistungsstärkste Reihensechszylinder, der jemals in einem strassenzugelassenen BMW M Fahrzeug verbaut wurde –, die ausschliesslich über ein manuelles ZF-Sechsgang-Schaltgetriebe mit aktivem M Differenzial an die Hinterräder geleitet wurden. Ein speziell abgestimmtes Fahrwerk, M Carbon-Keramik-Bremsen sowie goldfarbene Alufelgen mit Zentralverschluss ergänzten das umfassende Performance-Paket des 3.0 CSL.

Trotz dieser limitierten Produktionsauflage unterzog BMW den 3.0 CSL einem umfassenden Serienentwicklungsprogramm, einschliesslich gezielter Aerodynamikentwicklung und Crashtests. Carbon kam dabei nahezu an der gesamten Karosserie zum Einsatz, wobei viele Komponenten in Kleinserie und grösstenteils in Handarbeit gefertigt und in einer eigens dafür eingerichteten Manufaktur montiert wurden – ein Montageprozess, der bis zu 10 Tage in Anspruch nahm.





Its purist interior, enhanced with M Carbon bucket seats with Black Alcantara upholstery and covered in carbon fiber, further boasted several unique touches; highlighted by its 3.0 CSL-exclusive shift knob, sequential number on the passenger side dash, and 3.0 CSL badges throughout the cockpit. Following the 3.0 CSL Hommage concept car unveiled in 2015, the production 3.0 CSL debuted in November 2022 and was subsequently showcased at Villa d'Este in 2023, where it was displayed alongside an original 1973 CSL.

This 2023 BMW 3.0 CSL is the 28th of just 50 examples produced and was delivered new to former Formula One driver Nick Heidfeld. During BMW's four-season works-team era as a Formula One constructor, Heidfeld contested 70 Grands Prix and remains the team's record-holder for both starts and World Championship points. His wider Formula One career included 13 podium finishes, while his later endurance-racing career included a class win at the 2014 24 Hours of Le Mans with Swiss team Rebellion Racing.

Heidfeld first attended an event where the 3.0 CSL was presented in May 2023 during a BMW Motorsport event at the Autodromo Nazionale Monza. After taking delivery of his own CSL the following month, Heidfeld attended a BMW-hosted event with the car at Zürich's Dolder Grand.

Exclusively garage-kept in Switzerland throughout Heidfeld's ownership, the car has covered just 391 kilometers from new. It has received two services at authorized BMW M dealership Sepp Fässler AG in Wil, Switzerland, most recently in August 2026 where it underwent an oil change and brake fluid service.

Jedes Exemplar wurde in Alpinweiss lackiert und von Hand mit den heritage-typischen BMW M Tricolor-Streifen versehen; die Zahl 50 wurde durchgängig in das Fahrzeug integriert, um das 50-jährige Jubiläum von BMW M zu symbolisieren – sie findet sich sogar auf den eigens entwickelten Michelin-Reifen wieder. Das puristische Interieur mit M Carbon-Schalensitzen samt schwarzem Alcantara-Bezug und zahlreichen Carbon-Elementen bot zudem weitere einzigartige Details, darunter der exklusiv für den 3.0 CSL entworfene Schaltknauf, die fortlaufende Nummerierung auf der Beifahrerseite der Armaturentafel sowie 3.0 CSL-Embleme im gesamten Cockpit. Im Anschluss an die 2015 vorgestellte Konzeptstudie 3.0 CSL Hommage feierte das Serienmodell 3.0 CSL im November 2022 sein Debüt und wurde anschliessend 2023 an der Villa d'Este präsentiert, wo es gemeinsam mit einem originalen CSL von 1973 ausgestellt wurde.

Dieser 2023er BMW 3.0 CSL ist das 28. von nur 50 hergestellten Exemplaren und wurde neu an den ehemaligen Formel-1-Fahrer Nick Heidfeld ausgeliefert. Während der vierjährigen Werksteam-Ära von BMW als Formel-1-Konstrukteur bestritt Heidfeld 70 Grands Prix und ist bis heute Rekordhalter des Teams bei Starts und WM-Punkten. Seine Formel-1-Karriere umfasste insgesamt 13 Podestplätze, während er in seiner späteren Laufbahn im Langstreckenrennsport 2014 mit dem Schweizer Team Rebellion Racing einen Klassensieg bei den 24 Stunden von Le Mans feierte.

Heidfeld wohnte im Mai 2023 im Rahmen einer BMW Motorsport-Veranstaltung auf dem Autodromo Nazionale Monza erstmals einer Präsentation des 3.0 CSL bei. Nachdem er im darauffolgenden Monat seinen eigenen CSL in Empfang genommen hatte, nahm er mit dem Fahrzeug an einer von BMW ausgerichteten Veranstaltung im Zürcher Dolder Grand teil.

Während Heidfelds Besitzdauer wurde der Wagen in der Schweiz ausschliesslich in einer Garage aufbewahrt und hat seit seiner Auslieferung lediglich 391 Kilometer zurückgelegt. Er wurde zweimal beim autorisierten BMW M Vertragshändler Sepp Fässler AG in Wil (Schweiz) gewartet, zuletzt im August 2026, als ein Öl- und Bremsflüssigkeitswechsel durchgeführt wurde.







Today this example is accompanied by a trove of exclusive delivery items befitting such a rare BMW. Included are a number of items with the same 28/50 matching serial number as the car, such as an official BMW 1:18 model car, car cover in 3.0 CSL-branded bag, 3.0 CSL-branded leather folio with owner's manuals, and a framed 3.0 CSL design sketch on canvas autographed by BMW M Creative Director Viktor Bär —which is still preserved in its packaging. Two stunning official BMW hardcover books are included: "BMW M Love" and a 260-page BMW 3.0 CSL book published by BMW M GmbH and limited to 50 units; number-matched of course to each CSL. It is also supplied with two keys and a personalized presentation box with several accompanying items presented to Heidfeld at the Monza reveal event by BMW Design Director Adrian van Hooydonk.

It is fitting that this 2023 BMW 3.0 CSL should return to the Dolder Grand three years later to welcome its next custodian. Offered with exceedingly low mileage, a plethora of unique commemorative items, and from the care of renowned BMW Sauber Formula One driver Nick Heidfeld, there are few better ways to celebrate 50 years of BMW M than with this exceedingly rare 3.0 CSL in one's collection.

Heute wird dieses Exemplar von einer Fülle exklusivem Zubehör begleitet, wie sie einem so seltenen BMW gebühren. Dazu gehören zahlreiche Gegenstände mit der gleichen Seriennummer 28/50 passend zum Fahrzeug, etwa ein offizielles BMW-Modellauto im Massstab 1:18, ein Car-Cover in einer Tasche mit 3.0 CSL-Schriftzug, eine Ledermappe mit 3.0 CSL-Prägung samt Betriebsanleitungen sowie eine gerahmte, von BMW M Creative Director Viktor Bär signierte 3.0 CSL-Designskizze auf Leinwand, welche sich noch in der Originalverpackung befindet. Zudem sind zwei eindrucksvolle offizielle BMW-Hardcover-Bücher enthalten: „BMW M Love" und ein 260-seitiges, von der BMW M GmbH herausgegebenes Buch über den BMW 3.0 CSL, das auf 50 Exemplare limitiert und selbstverständlich passend nummeriert ist. Des Weiteren gehören zwei Schlüssel und eine personalisierte Präsentationsbox mit verschiedenen Beigaben zum Lieferumfang, die Heidfeld bei der Enthüllung in Monza durch den BMW-Designleiter Adrian van Hooydonk überreicht wurden.

Es ist überaus passend, dass dieser 2023er BMW 3.0 CSL drei Jahre später an den Dolder Grand zurückkehrt, um seinen nächsten Besitzer willkommen zu heissen. Mit äusserst geringer Laufleistung, einer Vielzahl einzigartiger Erinnerungsstücke und aus dem Erstbesitz des renommierten BMW Sauber-Formel-1-Fahrers Nick Heidfeld angeboten, gibt es kaum eine bessere Möglichkeit, 50 Jahre BMW M mit diesem extrem seltenen 3.0 CSL in der eigenen Sammlung zu feiern.



≈ LOT 179

1998 Lamborghini Diablo VT Roadster

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZA9RE37A0VLA12736
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 620’000 - CHF 680’000

Please note this Lot is subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer’s Premium).

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los die Mehrwertsteuer auf den gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch die Käuferaufschlag) anfällt.

- One of only 468 Diablo VT Roadsters produced
- Delivered new in Switzerland through Garage Affolter
- Single owner from new with only 13,914 km on the odometer at cataloging
- Finished in striking *Titanium* over red leather
- Serviced and maintained throughout its life by the original dealer
- Offered with factory documentation, including the stamped service book, housed in its original leather pouch

- Eines von nur 468 produzierten Exemplaren des Diablo VT Roadster
- Neu in der Schweiz über die Garage Affolter ausgeliefert
- Erstbesitz mit einer Laufleistung von bloss 13.914 km zum Zeitpunkt der Katalogisierung
- Ausführung im auffälligen Farbton Titanium und rotem Leder
- Über die gesamte Nutzungsdauer durch den ursprünglichen Händler gewartet und gepflegt
- Mit Werksdokumentation, einschliesslich des abgestempelten Serviceheftes, in der originalen Ledermappe angeboten


VT







Heute gilt der Diablo als eine der prägendsten Automobil-Ikonen der 1990er-Jahre. Seine unverkennbare Silhouette, die dramatischen Proportionen, die theatralischen Scherentüren und der mutige Umgang mit Farben – von dezenten Metallic-Lackierungen bis hin zu umwerfenden, leuchtenden Tönen – fingen die Euphorie der Dekade perfekt ein. Wenige Automobile verkörpern den Geist der 1990er-Jahre so vollkommen und bleiben zugleich bis heute optisch so mitreissend und begehrenswert.

Unter den lediglich 468 produzierten Exemplaren wurde das hier angebotene Fahrzeug am 20. Mai 1998 über den offiziellen Lamborghini-Händler Garage Affolter in der Schweiz mit einer Ausführung im eleganten und zeitlosen Farbton Titanium neu ausgeliefert. Vor Oktober 1998 gebaut, gehört es zu den rund 200 Exemplaren mit Klappscheinwerfern, deren unwiderstehlicher Charme unbestreitbar ist.

Dieser Diablo VT Roadster befand sich seit seiner Erstzulassung in den Händen eines einzigen Besitzers und erhielt eine Neulackierung im originalen Farbton Titanium durch den auslieferndenden Händler, welcher das Fahrzeug seit dem Verlassen des Werks betreut hat.

Dieses Exemplar wird von seinen Werksunterlagen in der originalen Ledermappe begleitet, darunter die Bedienungsanleitung, die Ergänzung zum Fahrerhandbuch, die Garantiekarte, das Vertriebs-und Kundendienst-Heft sowie die Alpine-Radio-Dokumentation.

Durch die Kombination aus Rarität, berauschender Leistung, eindrucksvollem Design, einer geringen Laufleistung von nur 13.914 km und einem bedeutenden Platz in der Geschichte von Lamborghini stellt dieser Diablo VT Roadster ein äusserst begehrtes Sammlerstück eines der charismatischsten Superportwagen der Marke dar.

Following the one-off Miura Roadster created by Bertone in 1968, Lamborghini produced only a handful of Targa-bodied models before unveiling the Diablo VT Roadster. Its arrival marked the return of a true open V12 Lamborghini after nearly three decades.

Conceived with the ambition of creating the fastest production car in the world, the Diablo was penned by Marcello Gandini and became one of the defining supercar shapes of the 1990s. Originally introduced in rear-wheel-drive form, it reached a new level of sophistication with the arrival of the four-wheel-drive Viscous Traction (VT) in 1993, the first Lamborghini V12 to feature permanent all-wheel drive.

The Diablo VT Roadster perfectly embodied Lamborghini's ability to preserve its traditions of hand-built craftsmanship and exclusivity while embracing innovative engineering. Built around a tubular steel chassis clothed in aluminum bodywork and carbon-fiber components, the latter used for the first time on a production Lamborghini, it introduced an ingenious removable hardtop and an all-new hydraulic front-axle lifting system, significantly improving everyday usability without compromising its dramatic presence.

At its heart lay a magnificent 5.7-liter naturally aspirated V12, producing 492 PS and 580 Nm of torque. Capable of accelerating from 0 to 100 km/h in approximately 4.5 seconds and reaching a verified top speed of 335 km/h at the Nardò proving ground, the Diablo ranked among the fastest production automobiles of its era.

Today, the Diablo stands as one of the defining automotive icons of the 1990s. Its unmistakable silhouette, dramatic proportions, theatrical scissor doors, and fearless approach to color—from understated metallic finishes to dazzling, vibrant hues—perfectly captured the exuberance of the decade. Few automobiles embody the spirit of the 1990s so completely while remaining as visually arresting and desirable today.

Among the mere 468 examples produced, the car offered here was delivered new in Switzerland on 20 May 1998, through authorized Lamborghini dealer Garage Affolter, finished in the elegant and timeless shade of *Titanium*. Built before October 1998, it belongs to the approximately 200 examples fitted with pop-up headlights, whose irresistible charm is undeniable.

This Diablo VT Roadster has remained in the hands of a single owner since new and received a repaint in its original Titanium finish by its supplying dealer, which has overseen the car since it left the factory.

The car is accompanied by its factory documentation in the original leather pouch, including the Owner's Handbook, Driver's Handbook Supplement, Warranty Card, Sales and Service Organization booklet, and Alpine radio documentation.

Combining rarity, exhilarating performance, striking design, a low mileage of just 13,914 km, and an important place in Lamborghini history, this Diablo VT Roadster represents a highly collectible example of one of the marque's most charismatic supercars.





◊ ≈ LOT 180

1996 Ferrari F355 Berlinetta

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZFFXR41B000106821
Engine | Motor Nr.	44186
Documents	Swiss Carte Grise
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 130’000 - CHF 170’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note this Lot is subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer’s Premium).

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los die Mehrwertsteuer auf den gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch die Käuferaufschlag) anfällt.

- Retained by official Ferrari dealer Charles Pozzi Paris as a demonstrator
- Fitted from new with the highly desirable gated manual transmission and powered by its matching-numbers 3.5-liter V8 engine developing 380 CV
- Finished in the sought-after original *Argento Nürburgring* color with a *Nero* leather interior
- Benefits from a recent major service, including timing belts, with a CHF 15’000 invoice on file
- Documented by its original stamped service book and owner’s manual, and accompanied by its toolkit housed in its Schedoni leather case

- Vom offiziellen Ferrari-Händler Charles Pozzi Paris als Vorführwagen benutzt
- Schaltgetriebe ab Werk mit der begehrten offenen Schaltkulisse und dem Matching-Numbers 3,5-Liter-V8-Motor mit 380 PS
- Ausführung in der begehrten Originalfarbe Argento Nürburgring mit einer Lederausstattung in Nero
- Vor kurzem durchgeführte große Wartung, inklusive Zahnriemenwechsel (Rechnung über ~15.000 CHF)
- Die Dokumentation beinhaltet das gestempelte Original-Serviceheft und die Betriebsanleitung, komplettiert mit dem Werkzeugset in der Schedoni-Leder-Tasche

Delivered new to Charles Pozzi, the official Ferrari dealer in Paris, France, in November 1996, this Ferrari F355 Berlinetta, finished in the elegant *Argento Nürburgring* over *Nero* Connolly leather and equipped with the highly desirable gated manual transmission, was retained by the dealership as a demonstrator for the 1997 model year at its Levallois showroom.

The accompanying original Warranty Card and Owner’s Service Book document a consistent history of regular maintenance, initially carried out by Charles Pozzi itself until the car had covered 60,522 km, and subsequently by Modena Cars, the official Ferrari dealer in Plan-les-Ouates, Switzerland, in 2014, at 63,057 km. The car was then driven sparingly, returning to Modena Cars for further servicing in 2017, having covered just 28 km since its previous service, and again in 2021, with only a further 600 km added.

More recently, in August 2026, the F355 underwent a major service at Klausen in Gland, at 71,404 km, with a detailed invoice on file, totaling CHF 15’000. The mechanical work included replacement of the timing and auxiliary drive belts, air-conditioning service, water pump, filters and fluids, as well as brake servicing. Cosmetic attention was also given to the bodywork and wheels. The canceled Geneva title records Swiss expertises in 2021, 2022, and 2024 as well.

With its elegant *Argento Nürburgring*, desirable gated manual transmission, matching-numbers engine, former Charles Pozzi provenance, and consistent Ferrari service history, this F355 Berlinetta offers a compelling combination of sought-after attributes.







Dieser im November 1996 neu an Charles Pozzi, den offiziellen Ferrari-Händler in Paris (Frankreich), ausgelieferte Ferrari F355 Berlinetta in der eleganten Farbkombination Argento Nürburgring und Nero Connolly-Leder ist mit dem begehrten Schaltgetriebe und offener Schaltkulisse ausgestattet. Dieses Exemplar wurde vom Händler als Vorführwagen für das Modelljahr 1997 im Showroom in Levallois benutzt.

Die dazugehörige originale Garantiekarte, als auch das Serviceheft belegen eine lückenlose und regelmäßige Servicehistorie. Charles Pozzi führte zunächst die Wartungen bis zu einem Kilometerstand von 60.522 km selbst durch. Danach, im Jahr 2014, setzten Modena Cars ein Ferrari-Händler in Plan-les-Ouates (Schweiz), bei 63.057 km den Unterhalt fort. In der Folge wurde der Wagen nur noch wenig gefahren: Im Jahre 2017 kehrte er mit lediglich 28 km gefahrenen Kilometern mehr zu Modena Cars zurück, gefolgt von einem weiteren Service im Jahre 2021 nach weiteren wenigen 600 km.

Zuletzt unterzog sich der F355 im August 2026 bei Klausen in Gland bei einem Kilometerstand von 71.404 km einer großen Wartung. Die detaillierte Rechnung beläuft sich auf insgesamt 15.000 CHF. Die mechanischen Arbeiten umfassten den Austausch der Zahn- und Keilriemen, einen Klimaanlagenservice, eine neue Wasserpumpe sowie den Wechsel aller Filter, Flüssigkeiten sowie einen Service der Bremsanlage. Auch der Karosserie und den Felgen wurde optische Aufmerksamkeit geschenkt. Der annullierte Genfer Fahrzeug-ausweis belegt zudem Schweizer Motorfahrzeugkontrollen (MFK) aus den Jahren 2021, 2022 und 2024.

Mit seiner eleganten Farbgebung in “Argento Nürburgring”, der begehrten manuellen Schaltung mit offener Schaltkulisse, dem Matching Numbers-Motor, der Historie mit Erstbesitz von Charles Pozzi, sowie der lückenlosen Ferrari-Servicehistorie bietet dieser F355 Berlinetta eine überzeugende Kombination äußerst gefragter Merkmale.

LOT 181

1966 Ferrari 275 GTS

Chassis | Fahrgestell Nr.	07833
Engine | Motor Nr.	07833
Body | Karosserie Nr.	150
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise with Veteran Code Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag

CHF 1’350’000 - CHF 1’650’000

Please note: Online Bidding is not available for this lot, unless specifically pre-arranged with Broad Arrow before the auction begins. For further information and alternative bidding options please reach out to bid@broadarrowauctions.com

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los kein Online-Gebot möglich ist. Für weitere Informationen und alternative Bietmöglichkeiten wenden Sie sich bitte an bid@broadarrowauctions.com.

- A graceful, elegant, and understated Ferrari grand touring spider
- Factory left-hand-drive European version, and the 151st of just 200 examples produced
- Striking *Giallo* paint over *Nero* leather upholstery
- Documented, numbers-matching example with accompanying report by Ferrari historian Marcel Massini and a Ferrari Classiche Red Book issued in 2011
- Delivered new via Auto Becker in Germany, and offered with Swiss registration papers
- Cruise from St. Moritz to the Côte d’Azur in impeccable open-air style

- Ein anmutiger, eleganter und dezenter Ferrari Grand-Touring-Spider
- Werksseitige europäische Linkslenker-Version und das 151. von nur 200 produzierten Exemplaren
- Markante Lackierung in Giallo mit schwarzer (Nero) Lederausstattung
- Dokumentiertes Exemplar mit Matching Numbers, begleitet mit einem Bericht des Ferrari-Historikers Marcel Massini sowie dem 2011 ausgestellten Ferrari Classiche „Red Book“
- Neu über Auto Becker in Deutschland ausgeliefert, mit Schweizer Fahrzeugausweis angeboten
- Cruisen Sie von St. Moritz an die Côte d’Azur in unvergleichlichem Open-Air-Stil









Unveiled to the world at the Paris Auto Salon in October 1964, Ferrari's new 275 series ushered in a new era for Ferrari grand tourers. Following in the footsteps of the highly successful 250 series, the 275 had a lot to live up to and a lot to prove—especially to the famously pragmatic Enzo Ferrari himself. But there was plenty to tout with the 275 series. Enzo had called upon the experienced British racing driver and engineer Mike Parkes to develop the 275's new chassis, which featured Ferrari's first application of four-wheel independent suspension on a production road car, as well as the first use of a rear-mounted transaxle. The Colombo V12 now displaced 3.3 liters (275cc per cylinder) and was rated at 260 horsepower when configured with three Weber DCZ6 carburetors.

Ferrari offered the 275 in two body styles: a curvaceous *berlinetta* and a crisp, elegant open spider. Unusually, while both bodies were penned by Pininfarina, the designs were distinctly different, sharing virtually no common lines. Exposed headlamps, a crisp longitudinal body swage line, and a gently tapered tail with a capacious boot were among the highlights of the GTS styling. The GTS also came standard with Borrani wire wheels and a neatly folding cloth top. The bodies were designed and constructed in steel by Pininfarina (GTB body production was contracted to Scaglietti).

The open-topped GTS was aimed at relaxed touring, targeting clients who wished to proceed quickly, but perhaps more discreetly, and that was reflected in its design. While the 275 GTB later gained the option of six carburetors and even a four-cam engine, all 200 examples of the 275 GTS featured the single cam-per-bank V12 engine with triple

Als Ferraris neue Modellreihe 275 im Oktober 1964 am Pariser Autosalon der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, läutete sie eine neue Ära für die Grand-Tourer der Marke ein. In die Fussstapfen der äusserst erfolgreichen 250er-Serie tretend, hatte der 275 ein grosses Erbe anzutreten und viel zu beweisen – insbesondere gegenüber dem bekannt pragmatischen Enzo Ferrari selbst. Doch der 275 hatte einiges zu bieten: Enzo hatte den erfahrenen britischen Rennfahrer und Ingenieur Mike Parkes mit der Entwicklung des neuen Fahrwerks beauftragt. Dieses bot erstmals an einem Ferrari-Serienstrassenwagen eine Einzelradaufhängung an allen vier Rädern, sowie die erstmalige Verwendung eines hinten montierten Transaxle-Getriebes. Der Colombo-V12 wies nun einen Hubraum von 3,3 Litern (275 cm^3 pro Zylinder) auf und leistete 260 PS in der Konfiguration mit drei Weber-DCZ6-Vergasern.

Ferrari bot den 275 in zwei Karosserievarianten an: als schwungvolle Berlinetta sowie als makellosen, eleganten offenen Spider. Obwohl beide Karosserien von Pininfarina entwickelt wurden, unterschieden sich die Designs ungewöhnlicherweise deutlich voneinander und teilten nahezu keine gemeinsamen Linien. Offenstehende Scheinwerfer, eine scharf konturierte Charakterlinie an den Flanken und ein sanft auslaufendes Heck mit grosszügigem Kofferraum gehörten zu den Highlights des GTS-Stylings. Der GTS wurde zudem serienmässig mit Borrani-Speichenrädern und einem faltbaren Stoffverdeck ausgeliefert. Pininfarina entwarf und produzierte die Karosserien aus Stahl, während die Herstellung der GTB-Karosserien an Scaglietti vergeben wurden.

Der offene GTS war auf entspanntes Reisen ausgelegt und richtete sich an Kunden, die zügig, aber vielleicht etwas diskreter unterwegs sein wollten – was sich auch im Design widerspiegelte. Während der 275 GTB später die Option mit sechs Vergasern und sogar einen Motor mit vier Nockenwellen erhielt, verfügten alle 200 Exemplare des 275 GTS über den V12-Motor mit einer Nockenwelle pro Zylinderbank und Dreifach-Weber-40-DCZ6-Vergasern. Selbstverständlich bot der offene GTS dennoch eine aussergewöhnliche Strassenlage und überragende Langstrecken-Performance, die dem Emblem des Cavallino Rampante würdig waren. Insgesamt wurden von 1964 bis 1966 lediglich 200 Exemplare produziert.

Gemäss einem ausführlichen Bericht des Markenhistorikers Marcel Massini ist die Fahrgestellnummer 07833 der 151. von nur 200 fertiggestellten Ferrari 275 GTS und verliess am 27. Dezember 1965 die Werkstore in Maranello. Mit einer Lackierung in Argento und einer Innenausstattung mit *Rosso Connolly Leder*, wurde er in europäischer Linkslenker-Spezifikation hergestellt und war für die Auslieferung in Deutschland über den offiziellen Importeur Auto Becker bestimmt. Während der Erstbesitzer nicht dokumentiert ist, wurde Fahrgestell 07833 schon früh nach Amerika exportiert. Im Jahre 1973 wurde der Wagen im Newsletter des Ferrari Club of America von Robert D. Maxwell aus New Hope, Pennsylvania zum Verkauf an angeboten. Ein Jahr später offerierte es Pete Sherman Exotic Cars aus Maitland, Florida, und 1976 erschien eine Annonce in den Kleinanzeigen von Road & Track, welche von Ed Watermans Thorobred Motorcars aus Arlington, Virginia in Auftrag gegeben wurde.

Es wird vermutet, dass der Wagen seither in langjährigen Besitz überging oder privat den Besitzer wechselte, da die Fahrgestellnummer erst 1989 wieder in veröffentlichten Unterlagen auftaucht – zu diesem Zeitpunkt befand sich dieses Exemplar in Italien zur mechanischen und kosmetischen Restaurierung. Nebst den mechanischen Arbeiten wurde der Wagen im heutigen Farbton Giallo neu lackiert und der Innenraum durch den renommierten Markenspezialisten Tappezzeria Luppi in Modena mit schwarzem Leder neu ausgestattet.

Weber 40 DCZ6 carburetors. Of course, the open-air GTS still delivered exceptional poise and continent-crushing performance worthy of its *Cavallino Rampante* badge. Ultimately, just 200 examples were produced from 1964-1966.

According to a thorough report provided by marque historian Marcel Massini, chassis number 07833 is the 151st of just 200 Ferrari 275 GTS completed, leaving the Maranello factory gates on 27 December 1965. Finished in *Argento* paint over *Rosso* Connolly hides, it was completed in left-hand-drive European specification, and destined for delivery in Germany, via official importer Auto Becker. While the original owner is not documented, chassis 07833 was exported from Germany to the United States early in its life. In 1973, it was advertised for sale in the Ferrari Club of America Newsletter by Robert D. Maxwell of New Hope, Pennsylvania. A year later, it was offered by Pete Sherman Exotic Cars of Maitland, Florida, and in 1976 it was advertised in the *Road & Track* classifieds by Ed Waterman's Thorobred Motorcars of Arlington, Virginia. From there, it is believed to have found a long-term owner or traded hands privately, as the chassis number does not reappear in published records until 1989 when it was in Italy, undergoing mechanical and cosmetic refurbishment. Along with mechanical work, the car was refinished in its current shade of Giallo, and the interior retrimmed in black leather by respected marque experts Tappezzeria Luppi of Modena.

By 1991, the revitalized 07833 was living in Lugano, Switzerland, and in 1995, while in the care of Franco Carloni, it was driven in the Ferrari Club of Switzerland's 20th Anniversary celebration in St. Moritz. In



the early 2000s, the car was offered for sale in Italy and Monaco, and in 2011 was issued a Ferrari Classiche Certificate of Authenticity. It eventually returned to Switzerland, receiving a Swiss MOT test and registration in November 2013, and came back into the care of Mr. Carloni.

Still looking splendid in its yellow paint with brightly polished Borrani wheels and brightwork, this 275 GTS has assumed a pleasing and inviting character through years of use and expert care. According to the accompanying Ferrari Classiche Red Book issued in 2011, 07833 retains its original, numbers-matching Tipo 213 V12 engine, and has passed Ferrari's rigorous authenticity checks. In addition to the Red Book and Massini Report, the sale includes a jack, jack handle, and hammer in the original bag.

Offered from long-term Swiss ownership, this timelessly elegant Ferrari now awaits its next custodian. Lauded for its sophisticated looks as much as for its glorious V12 soundtrack and lively road manners, the 275 GTS recalls the glamour and performance that drew admirers such as Steve McQueen and Sophia Loren to the model when new, and it continues to appeal to seasoned collectors worldwide.

Um 1991 war das restaurierte Exemplar 07833 in Lugano in der Schweiz beheimatet. 1995 wurde der Wagen in der Obhut von Franco Carloni anlässlich der Feierlichkeiten zum 20-jährigen Jubiläum des Ferrari Club Switzerland in St. Moritz gefahren. In den frühen 2000er-Jahren stand das Fahrzeug in Italien und Monaco zum Verkauf und erhielt 2011 das Echtheitszertifikat von Ferrari Classiche. Schliesslich kehrte der GTS in die Schweiz zurück, wo er im November 2013 die Schweizer Motorfahrzeugkontrolle und Zulassung erhielt und erneut in die Pflege von Herrn Carloni überging.

Der 275 GTS präsentiert sich nach wie vor prächtig in seiner gelben Lackierung mit glänzend polierten Borrani-Rädern und strahlenden Zierelementen. Durch jahrelange Nutzung und fachgerechte Pflege hat er einen äusserst ansprechenden und einladenden Charakter bewahrt. Laut dem beiliegenden, 2011 ausgestellten „Red Book" von Ferrari Classiche besitzt 07833 seinen originalen Tipo 213 V12-Motor mit übereinstimmenden Nummern (Numbers-Matching) und hat die strengen Authentizitätsprüfungen von Ferrari bestanden. Nebst dem Red Book sowie dem Massini-Bericht umfasst der Verkauf einen Wagenheber, eine Wagenheberkurbel als auch einen Radmutterhammer in der Originaltasche.

Aus langjährigem Schweizer Besitz angeboten, wartet dieser zeitlos elegante Ferrari nun auf seinen nächsten Eigentümer. Von Enthusiasten ebenso für sein stilvolles Erscheinungsbild wie für den herrlichen V12-Soundtrack und das lebendige Fahrverhalten geschätzt, verkörpert der 275 GTS jenen Glamour und jene Performance, die schon als Neuwagen Prominente wie Steve McQueen und Sophia Loren begeisterten – und Sammler weltweit bis heute faszinieren.













◊ ≈ LOT 182

2002 Mercedes-Benz G 400 CDI Cabriolet

Chassis | Fahrgestell Nr.	WDB4633091X138409
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 110’000 - CHF 150’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note this Lot is subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer’s Premium).

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los die Mehrwertsteuer auf den gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch die Käuferaufschlag) anfällt.

- Seldom-seen Cabriolet pairing the flagship diesel V8 with open-top coachwork
- Finished in desirable Andradite Green Metallic over Black leather with burred walnut veneer
- Original Swiss delivery, optioned with the Exclusive trim package, COMAND, heated front seats, 18-inch five-spoke alloy wheels, and more
- Twin-turbocharged 4.0-liter V8 diesel producing 250 PS and 560 Nm of torque
- The subject of a recent service in preparation for sale

- Seltenes Cabriolet, das den Flaggschiff-V8-Diesel mit einer offenen Karosserie kombiniert
- Ausführung im begehrten Andraditgrün Metallic mit schwarzem Lederinterieur sowie Wurzelnuss-Edelholzausstattung
- Schweizer Erstauslieferung, mit dem Exklusiv-Paket, COMAND, Sitzheizung vorne, 18-Zoll-Leichtmetallrädern im 5-Speichen-Design und vielem mehr ausgestattet
- 4,0-Liter-V8-Biturbo-Diesel mit 250 PS und 560 Nm Drehmoment
- Kürzliche Wartung in Vorbereitung auf den Verkauf

The G-Wagen’s origins trace to the early 1970s and the influence of Shah Mohammad Reza Pahlavi of Iran, then a major Daimler-Benz shareholder who championed a capable off-roader. The W463 generation, introduced in 1990, married that rugged brief to real luxury, and from the 2001 model year Mercedes-Benz pushed further still with the G 400 CDI, a twin-turbocharged V8 diesel flagship offered in rare two-door Cabriolet form alongside the familiar long- and short-wheelbase offerings.

This example was delivered new to Switzerland in November 2002 and pairs a 4.0-liter OM628 V8 diesel with a five-speed automatic transmission. It left the factory finished in Andradite Green Metallic with a Black leather interior enriched with burred walnut veneer and a leather and burl wood steering wheel. Its options list also includes the Exclusive trim package, COMAND, heated front seats, a chrome-effect grille, illuminated sill covers, and 18-inch five-spoke alloy wheels.

A seldom seen and highly sought after Cabriolet model, the G 400 CDI combines big diesel torque, 250 PS and 560 Nm, with open air motoring suited to the grandeur of the Alps. Cataloged today with just under 137,000 kilometers and recently serviced, this example offers a compelling opportunity to acquire one of Mercedes-Benz’s most capable off-roaders in open-top form. Few settings suit it better.

Die Ursprünge der G-Klasse reichen bis in die frühen 1970er-Jahre und den Einfluss des Schahs Mohammad Reza Pahlavi von Iran zurück, einem damaligen Grossaktionär der Daimler-Benz AG. Er setzte sich für einen geländegängigen Allradler ein. Die 1990 eingeführte Baureihe W463 verband Geländetauglichkeit mit echtem Luxus. Ab dem Modelljahr 2001 ging Mercedes-Benz mit dem G 400 CDI noch einen Schritt weiter: einem V8-Biturbo-Diesel-Flaggschiff, das neben den bekannten Varianten mit langem und kurzem Radstand auch als seltene zweitürige Cabriolet-Ausführung angeboten wurde.

Dieses Exemplar wurde im November 2002 neu in die Schweiz ausgeliefert und verbindet einen 4,0-Liter-OM628-V8-Diesel mit einem Fünfgang-Automatikgetriebe. Es verliess das Werk in Andraditgrün Metallic mit einer schwarzen Lederausstattung, veredelt durch Wurzelnuss-Edelholzfurnier sowie einem Leder-/Wurzelholz-Lenkrad. Die Ausstattungsliste umfasst zudem das Exklusiv-Paket, COMAND, Sitzheizung vorne, einen Kühlergrill in Chromoptik, beleuchtete Einstiegsleisten und 18-Zoll-Leichtmetallräder im 5-Speichen-Design.

Als raren Anblick und äusserst begehrtes Cabriolet-Modell vereint der G 400 CDI ein gewaltiges Diesel-Drehmoment von 250 PS und 560 Nm mit einem Fahrgefühl unter freiem Himmel, das wie geschaffen ist für die Erhabenheit der Alpen. Mit aktuell knapp unter 137.000 Kilometern im Katalog geführt und vor Kurzem gewartet, bietet dieses Exemplar eine überzeugende Gelegenheit, einen der geländegängigsten Klassiker von Mercedes-Benz in offener Form zu erwerben und ihn in diesem beeindruckenden Panorama zu erleben.

LOT 183

2008 Mercedes-Benz SLR McLaren Edition Roadster by MSO

Chassis | Fahrgestell Nr.	WDDAK76F38M001561	CHF 575’000 - CHF 675’000
McLaren Edition Nr.	013	
Documents	Swiss Carte Grise	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis	

- An exceptionally rare SLR transformed by McLaren Special Operations, one of just 25 McLaren Edition cars and one of only six Roadsters
- Bespoke McLaren Edition conversion carried out by MSO and specified with every option offered at the time
- MSO upgrades include a carbon fiber aerodynamic package, Handling Package, ceramic-coated Sports Exhaust, 722 S wheels, Low Temperature Cooler Upgrade, and more
- 15 percent more downforce than the 722 Edition, a 10 mm lower ride height, and a weight saving of some 50 kg
- Finished in Anthracite Grey with a Black soft top over Anthracite leather and Alcantara with McLaren Orange diamond stitching and embroidered Speedmark headrests
- The rarest street-legal SLR variant, uniting McLaren’s Formula 1 engineering with a hand-built, supercharged Mercedes-AMG V8

- Ein außergewöhnlich seltener SLR, veredelt durch McLaren Special Operations – eines von nur 25 Editionsfahrzeugen und einer von lediglich sechs Roadstern
- Maßgeschneidertes McLaren Edition-Tuning durch MSO, mit sämtlichen damals erhältlichen Optionen ausgerüstet
- MSO-Nachrüstungen umfassen ein Carbon-Aerodynamikpaket, das Handling-Paket, eine keramikbeschichtete Sportabgasanlage, 722 S-Felgen, die Ladeluftkühler-Modifikation (Low Temperature Cooler Upgrade) und vieles mehr
- 15 Prozent mehr Abtrieb, als die 722 Edition, ein um 10 mm abgesenktes Fahrwerk und eine Gewichtseinsparung von rund 50 kg
- Ausführung in Anthrazitgrau mit schwarzem Stoffverdeck und einer Innenausstattung in anthrazitfarbenem Leder und Alcantara mit Rautensteppung in McLaren Orange sowie gestickten Speedmark-Logos an den Kopfstützen
- Die seltenste straßenzugelassene SLR-Variante, welche McLarens Formel-1 Entwicklungskunst mit einem handgebauten Kompressor-V8 von Mercedes-AMG eint







In 1955, the 300 SLR Uhlenhaut Coupé showed what a Mercedes-Benz racing car could become on the road. Nearly half a century later, the SLR McLaren brought back its sweeping hood, compact tail, and motorsport-bred aerodynamic detailing. The new car paired Mercedes-Benz refinement with McLaren's Formula 1 engineering. It was also the first road car assembled at the McLaren Technology Centre in Woking.

The SLR reached customers in 2004 as a modern grand tourer. Power came from a hand-built, supercharged 5,439-cc V8 by Mercedes-AMG producing 626 PS. The brochure quoted zero to 100 km/h in just 3.8 seconds, with a top speed in excess of 330 km/h. A lightweight carbon fiber monocoque gave the car both strength and agility. Butterfly doors, side-exit exhausts, and an active airbrake set it apart from anything else in the range.

The Roadster arrived in 2007, its soft top folding electrically in about ten seconds. Special editions followed, including 300 examples of the 722, split evenly between 150 coupés and 150 Roadsters. Another 75 examples of the open Stirling Moss speedster followed before the end of 2009.

While the Stirling Moss marked the end of production, it didn't end the SLR's story. McLaren's involvement continued through McLaren Special Operations (MSO), its bespoke division for custom commissions and owner-focused upgrades, which produced the rarest street-legal variant of all: the McLaren Edition. It offered SLR owners the chance to send their cars back to the factory for a bespoke package. Any SLR except the Stirling Moss was eligible, and the personalization cost £150,000. Each car was finished to its owner's own specification, so no two are alike. Launched in 2010, the program was limited to just 25 cars.

Im Jahr 1955 zeigte das 300 SLR Uhlenhaut-Coupé, was aus einem Mercedes-Benz Rennwagen auf der Straße werden konnte. Fast ein halbes Jahrhundert später griff der SLR McLaren die langgestreckte Motorhaube, das kompakte Heck und die vom Motorsport geprägten Aerodynamik-Details wieder auf. Das neue Fahrzeug verband die Raffinesse von Mercedes-Benz mit der Formel-1-Entwicklungskunst von McLaren. Zudem war er der erste Straßenwagen, welcher im McLaren Technology Centre in Woking hergestellt wurde.

Der SLR erreichte die Kunden im Jahre 2004 als moderner Gran Turismo. Für den Antrieb sorgte ein handgefertigter, kompressoraufgeladener 5.439-cm³ V8 von Mercedes-AMG mit 626 PS. Das Datenblatt gab den Sprint von 0 auf 100 km/h mit nur 3,8 Sekunden an, bei einer Höchstgeschwindigkeit von über 330 km/h. Ein leichtes Carbon-Monocoque verlieh dem Wagen sowohl Stabilität als auch Agilität. Flügeltüren, seitliche Auspuffrohre (Sidepipes) sowie eine aktive Luftbremse (Airbrake) unterstrichen seine Ausnahmestellung im Markt.

Der Roadster erlebte sein Debüt 2007. Dessen Stoffverdeck ließ sich in etwa zehn Sekunden elektrisch öffnen. Es folgten Sondermodelle, darunter 300 Exemplare der 722 Edition - gleichmäßig verteilt auf 150 Coupés und 150 Roadster. Weitere 75 Exemplare des offenen Stirling Moss Speedsters folgten vor Ende des Jahres 2009.

Obwohl der Stirling Moss das Ende der regulären Produktion markierte, war die Geschichte des SLR damit nicht zu Ende. Das Engagement von McLaren setzte sich mit McLaren Special Operations (MSO) fort – der Abteilung für maßgeschneiderte Kundenanfertigungen und leistungsorientierte Upgrades. MSO brachte die seltenste straßenzugelassene Variante überhaupt hervor: die McLaren Edition. Sie bot SLR-Besitzern die Möglichkeit, ihre Fahrzeuge für ein individuelles Veredelungspaket ins Werk zurückzusenden. Mit Ausnahme des Stirling Moss war jeder SLR für das Tuning zugelassen; die kundenspezifische Anpassung kostete 150.000 £. Jedes Fahrzeug wurde nach den exakten Wünschen seines Besitzers gefertigt, sodass kein Exemplar dem anderen gleicht. Das 2010 ins Leben gerufene Programm war auf nur 25 Fahrzeuge limitiert.

Leichte Stoßfänger aus Carbon, ein Front-Diffusor aus Carbon-Kevlar und ein vergrößerter Heck-Diffusor aus Carbon optimierten die Luftströmung; MSO gab einen um 15 Prozent höheren Abtriebs gegenüber der 722 Edition an. Die Belüftung der vorderen Bremsen wurde deutlich verbessert, und ein größerer Heckspoiler auf dem Kofferraumdeckel sowie eine feinabstimmte Luftbremse nutzten den zusätzlichen Grip optimal aus. Entlüftungsöffnungen über den vorderen Kotflügeln erinnern an den Rennwagen SLR 722 GT. Wie beim Rennfahrzeug leiten neue Luftkanäle den Überdruck in den Radkästen bei hoher Geschwindigkeit ab. Seitenteile aus Carbon, die dem McLaren-Speedmark-Logo nachempfunden sind, ersetzen die ursprünglichen Blenden aus Aluminiumguss, während größere klarlackierte Carbon-Lufteinlässe vor der Windschutzscheibe die Temperaturen unter der Motorhaube senken. Die gesamte Aerodynamik wurde im hauseigenen Windkanal von McLaren entwickelt.

An der Unterseite senkten neue Aufhängungskomponenten und eine auf einem Formel-1-Pulsator (Four-Post Rig) entwickelte Fahrwerksgeometrie den Wagen um 10 mm ab. Eine überarbeitete Lenkung sorgt für ein präziseres Lenkgefühl und ein agiles Einlenken. Eine keramikbeschichtete Leichtbau-Sportabgasanlage verleiht dem V8 beim Beschleunigen eine deutlich prägnantere, kraftvollere Stimme. Der Sound bleibt aber auf zügigen Langstrecken-Etappen stets kultiviert. Insgesamt sparte die Modifikation bemerkenswerte 50 kg Gewicht ein.

Dieser im Jahr 2008 gebaute SLR Roadster ist einer dieser 25 McLaren Edition Fahrzeuge und einer von nur sechs Roadstern, welche dieses Upgrade erhielten. Der Wagen ist in Anthrazitgrau mit schwarzem Stoffverdeck gehalten; der Innenraum ist mit anthrazitfarbenem Leder und Alcantara ausgekleidet. McLaren Orange zieht sich durch das gesamte Interieur – von den rautenförmigen Steppnähten der Sitze über das mit Alcantara bezogene Lenkrad bis hin zu den in die Kopfstützen gestickten Speedmark-Logos. Außen fassen 722 S-Felgen in Anthrazit die orangefarbenen Bremssättel mit McLaren-Schriftzug ein.

Lightweight carbon fiber bumpers, a carbon-Kevlar front floor diffuser, and a larger carbon rear diffuser reworked the airflow, and MSO quoted a 15 percent gain in downforce over the 722 Edition. Front brake cooling is markedly improved, and a larger trunk-lid spoiler and fine-tuned airbrake make the most of the added grip. Vents atop the front wheel arches echo the racing SLR 722 GT. As on the race car, new ducting relieves air pressure inside the arches at speed. Carbon fiber side panels shaped after McLaren's Speedmark logo replace the original cast aluminum blades, while larger lacquered carbon fiber vents ahead of the windshield lower under-hood temperatures. All of it was developed in McLaren's in-house wind tunnel.

Underneath, new suspension hardware and geometry developed on a Formula 1 four-post rig set the car 10 mm lower. Reworked steering sharpens response and feedback. A ceramic-coated lightweight sports exhaust gives the V8 a harder, more brutal voice under acceleration while staying civil on long, fast journeys. In all, the conversion saved a remarkable 50 kg.

This 2008 SLR Roadster is one of those 25 McLaren Edition cars, and one of only six Roadsters to receive this treatment. The car is finished in Anthracite Grey with a Black soft top, and the cabin is trimmed in Anthracite leather and Alcantara. McLaren Orange runs throughout the cabin, from the diamond-pattern stitching across the seats to the Alcantara-wrapped steering wheel and the Speedmark logos embroidered into each headrest. Outside, 722 S wheels in an Anthracite finish frame McLaren Orange brake calipers carrying McLaren branding.

MSO reportedly completed the conversion in June 2017. Carbon fiber mirrors, branded carbon fiber sill panels, and an exposed carbon fiber front splitter sharpen the exterior, joined by the 722 Light Package.



Inside, the Seat Comfort Package brings bespoke trim, and perforated orange leather detailing complements the stitching. Enamel badges include the car's individual build number on the center console.

It also carries the Low Temperature Cooler Upgrade, the most technical of those options. A standard SLR begins to derate as engine temperatures climb. The upgraded cooling lets this car hold its full output for far longer, the kind of detail that matters most on a long, hot run or a day on track.

Few SLRs are rarer than a McLaren Edition Roadster. This one pairs the full aerodynamic and chassis package with every available option and a restrained color scheme lifted by flashes of McLaren Orange. With the roof folded, the supercharged V8 roaring through its lighter exhaust, and the sharpened steering in hand, it delivers the SLR at its most focused, open to the sky.

MSO stellte den Umbau Berichten zufolge im Juni 2017 fertig. Carbon-Außenspiegel, Einstiegsleisten aus Carbon mit Schriftzug als auch ein Frontsplitter aus Sichtcarbon schärfen das äußere Erscheinungsbild, ergänzt durch das 722 Light-Paket. Im Innenraum bietet das Sitzkomfort-Paket eine maßgeschneiderte Ausstattung; perforierte orangefarbene Lederakzente ergänzen die Ziernähte. Emaillierte Plaketten auf der Mittelkonsole weisen zudem die individuelle Produktionsnummer des Fahrzeugs aus.

Dieses Exemplar verfügt außerdem über das Ladeluftkühler-Upgrade (Low Temperature Cooler Upgrade) – die technisch anspruchsvollste Option des Programms. Ein serienmäßiger SLR beginnt bei steigenden Motortemperaturen die Leistung zu drosseln. Durch das aufgewertete Kühlmodell hält dieser Wagen seine volle Leistung deutlich länger aufrecht – ein Detail, welches vor allem auf schnellen Fahrten bei hohen Außentemperaturen oder an Trackdays entscheidend ist.

Kaum ein SLR ist seltener, als ein McLaren Edition Roadster. Dieses Exemplar vereint das vollständige Aerodynamik- und Fahrwerkspaket mit jeder verfügbaren Option und einer elegant-zurückhaltenden Farbgebung, die durch Akzente in McLaren Orange perfekt in Szene gesetzt wird. Mit geöffnetem Dach, dem brüllenden Kompressor-V8 mit der leichteren Abgasanlage, sowie der präzisen Lenkung bietet dieser Wagen das SLR-Fahrgefühl in seiner fokussiertesten Form – offen gen Himmel.

LOT 184

2008 Gumpert Apollo Sport

Chassis | Fahrgestell Nr.	W09GUA2157AG64021	CHF 450’000 - CHF 650’000
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

- Long-term Swiss ownership, accompanied by service records, manuals, and registration documents
- One of an estimated 20 Apollo Sport models produced
- Powered by an MTM-tuned twin-turbocharged 4.2-liter Audi V8
- Uncompromising performance, tuned to a reported 720 PS
- Major service and CIMA transmission rebuild completed in May 2023
- Believed to be the sole Swiss-registered example
- Langjähriger Schweizer Besitz, inklusive der Servicebelege, der Bedienungsanleitung und der Zulassungsdokumente
- Eines von schätzungsweise nur 20 hergestellten Apollo Sport-Modellen
- Von einem MTM-getunten 4,2-Liter-V8-Biturbo von Audi angetrieben
- Kompromisslose Performance, getunt auf angeblich 720 PS / 527 kw
- Grosse Inspektion und Überholung des CIMA-Getriebes im Mai 2023 durchgeführt
- Mutmasslich das einzige in der Schweiz zugelassene Exemplar







Roland Gumpert has long had a touch of “mad genius” about him. As a curious young lad, he disassembled his mother’s vacuum cleaner to use the motor in a homemade turbocharger. Later in life, he channeled his creative energy into an engineering degree, landing a job at Audi in 1969, first as a test engineer, and later working through the ranks to a position alongside Ferdinand Piëch. One of Gumpert’s most significant creations was the Volkswagen Iltis, a compact, lightweight military vehicle with selectable four-wheel drive. Gumpert believed the 4WD system would be an asset both in competition and in a road-going sports car. He proved his concept when an Iltis, driven by Freddy Kottulinsky, took overall victory on the grueling Paris-Dakar Rally in 1980. His system was then adapted for the Audi Coupé to create the legendary quattro. Promoted to head of Audi Sport in 1981, he saw the German squad take four World Rally Championship titles, and the quattro reinvented rallying as we know it.

After a fruitful career, Gumpert returned to Germany in 2001, partnering with Roland Mayer (former Audi engineer and founder of MTM Tuning) to build the no-compromises supercar he had always dreamed of—unencumbered by corporate bureaucracy. Gumpert and Mayer formed GMG Sportwagenmanufaktur Altenburg GmbH, later renamed Gumpert Sportwagenmanufaktur, and gathered a staff of about 40 handpicked engineers and designers. The team first created a structure consisting of a high-strength, chromoly space frame affixed to a carbon fiber monocoque passenger tub weighing a mere 23 kilograms. Behind the cockpit was fitted an Audi-sourced 4.2-liter V8, heavily revised by MTM with forged internals, a pair of turbochargers, and massive intercoolers. Three states of tune were offered—650 PS in base trim, 700 for the Sport (S), or a mighty 800 in the track-only Race (R) version. Italian firm CIMA supplied the six-speed sequential transaxle, and all cars featured adjustable RaceLogic traction control, and Audi-sourced cockpit fittings.

Roland Gumpert war schon immer ein Autonarr. Als neugieriger Junge zerlegte er einst den Staubsauger seiner Mutter, um den Motor für einen selbstgebauten Turbolader zu verwenden. Später im Leben kanalisierte er seine kreative Energie in ein Ingenieurstudium und heuerte 1969 bei Audi an – zunächst als Testingenieur, bevor er sich in die Führungsebene bis an die Seite von Ferdinand Piëch hocharbeitete. Eine von Gumperts bedeutendsten Schöpfungen war der Volkswagen Iltis, ein kompaktes, leichtes Militärfahrzeug mit zuschaltbarem Allradantrieb. Gumpert war überzeugt, dass das Allradsystem sowohl im Motorsport als auch in einem Strassensportwagen von grossem Nutzen sein würde. Er erbrachte den Nachweis seines Konzepts, als ein von Freddy Kottulinsky gefahrener Iltis 1980 den Gesamtsieg an der zermürbenden Rallye Paris-Dakar errang. Sein System wurde anschliessend für das Audi Coupé angepasst, woraus der legendäre quattro entstand. 1981 zum Chef von Audi Sport befördert, führte er das deutsche Team zu vier Rallye-Weltmeistertiteln; womit der quattro den Rallyesport grundlegend neu definierte.

Nach einer erfolgreichen Karriere kehrte Gumpert 2001 nach Deutschland zurück und schloss sich mit Roland Mayer (ehemaliger Audi-Ingenieur und Gründer von MTM Tuning) zusammen, um den kompromisslosen Superportwagen zu bauen, von dem er schon immer geträumt hatte – völlig unbeeinträchtigt von bürokratischen Konzernstrukturen. Gumpert und Mayer gründeten die GMG Sportwagenmanufaktur Altenburg GmbH, welche später in Gumpert Sportwagenmanufaktur umbenannt wurde, und versammelten ein Team aus etwa 40 handverlesenen Ingenieuren und Designern um sich. Das Team konstruierte zunächst ein Chassis aus einem hochfesten Chrom-Moly-Gitterrohrrahmen, das an eine Fahrzeugkabine aus Carbon-Monocoque mit einem Leergewicht von bloss 23 Kilogramm befestigt war. Hinter dem Cockpit wurde ein 4,2-Liter-V8 von Audi platziert, welcher von MTM mit geschmiedeten Motorinnenteilen, zwei Turboladern und massiven Ladeluftkühlern grundlegend überarbeitet worden war. Drei Leistungsstufen wurden angeboten: 650 PS in der Basisversion, 700 PS für den Sport (S) und gewaltige 800 PS in der reinen Rennversion Race (R). Das italienische Unternehmen CIMA lieferte das sequenzielle Sechsgang-Transaxle-Getriebe; alle Fahrzeuge verfügten zudem über eine einstellbare RaceLogic-Traktionskontrolle sowie Cockpit-Elemente aus dem Audi-Regal.

Die beeindruckende Technik unter der Haube wird von einer aggressiv gestalteten Verbundwerkstoff-Karosserie umhüllt. Mit seinen Kotflügelverbreiterungen, Luftschlitzen, Lufteinlässen, Flügeltüren und einem riesigen Heckflügel ist der Apollo mit Sicherheit kein Leisetreter. Er ist eine brutale Maschine mit dem einzigen Zweck, den aerodynamischen Abtrieb auf der Suche nach den schnellsten Rundenzeiten zu maximieren.

Im Jahre 2009 umrundete ein Apollo Sport die Nürburgring-Nordschleife für das deutsche Magazin Sport Auto in 7:11,57 Minuten. Er wurde auch durch Richard Hammond von Top Gear getestet, welcher mit 1:17,1 Minuten die bis dahin schnellste Zeit auf der berühmten Teststrecke der Sendereihe aufstellte, womit er die Gesamtwertung der 11. Staffel der Sendung anführte. Roland Gumpert behauptete sogar, dass der Apollo genügend Abtrieb erzeuge, um theoretisch an der Decke eines Tunnels fahren zu können, wenn er nur schnell genug unterwegs sei! Doch bei all dem Performance-Potenzial bewahrte der Apollo ein gewisses Mass an Alltagstauglichkeit und Fahrkomfort für reguläre öffentliche Strassen. Es ist nicht genau bekannt, wie viele Apollos insgesamt gebaut wurden – Schätzungen liegen bei unter 50 Exemplaren, davon lediglich etwa 20 als Sport-Modell.

Jeder Gumpert Apollo zieht garantiert alle Blicke auf sich, doch dieses Fahrzeug – Fahrgestellnummer 21 – wirkt in seiner originalen mattschwarzen Lackierung besonders bedrohlich. Als herausragendes Beispiel Deutschlands selten anzutreffenden Supersportwagens befand sich dieser Apollo Sport von 2008 an in der Obhut von langjährigen Schweizer Eigentümern und wurde nur gelegentlich bewegt; zum Zeitpunkt der Katalogisierung weist der Tachometer lediglich 20.825 Kilometer auf. Bemerkenswerterweise handelt es

The impressive underpinnings are wrapped in an aggressively styled composite body. With its flares, vents, scoops, gullwing doors and a massive rear wing, the Apollo is certainly no shrinking violet. It is a brutal machine with the sole purpose of maximizing aerodynamic downforce in the quest for the fastest lap times.

In 2009, an Apollo Sport lapped the Nürburgring Nordschleife in 7:11.57 for Germany’s *Sport Auto* magazine. It was also tested by Richard Hammond on *Top Gear* and set the fastest time yet around their famous test track, 1:17.1, topping the leaderboard in the show’s 11th season. Roland Gumpert claimed the Apollo generated enough downforce to theoretically stick to the roof of a tunnel if driven fast enough! But for all the performance potential, the Apollo retained a degree of compliance and civility to enjoy on regular public roads. It is not known exactly how many Apollos were constructed, with estimates of fewer than 50, and as few as 20 Sport models.

Any Gumpert Apollo will undoubtedly stop you in your tracks, yet this car—serial number 21—looks especially menacing in its original matte-black finish. An outstanding example of Germany’s rarely seen supercar, this 2008 Apollo Sport has been in the long-term care of Swiss owners and enjoyed sparingly, now showing 20,825 kilometers recorded at the time of cataloging. Remarkably, this is believed to be the only example registered in Switzerland, and a copy of the homologation documents signed by Roland Gumpert is on file.

This car was completed in the desirable Sport specification, originally rated at 700 PS. However, the vendor reports recent service and tuning work and that it now produces an estimated 720 PS. Additionally, a major service was completed in May 2023 at 20,800 km, and the six-speed sequential transmission was rebuilt and updated with reinforced stub axles by CIMA (the original manufacturer) in Bologna, Italy.



While in the vendor's care, this car was featured in Octane Magazine #262 (April 2025), and a scan of the article is included in the digital file. It is also furnished with service and owner's manuals, service records, the aforementioned homologation papers, and a Swiss Carte Grise dated 31 October 2023, and denoting the model year as 2015, its first year of registration.

This 2008 Gumpert Apollo Sport is a shining example of what can be achieved when an engineer like Roland Gumpert starts with a dream and a blank page. With fewer than 50 estimated to have been built, they seldom appear on the open market, and fortunate Apollo owners rarely part with them. Benefiting from recent service and long-term care, this superb, high-spec example is ready to thrill its next custodian.

sich hierbei mutmasslich um das einzige in der Schweiz zugelassene Exemplar; eine Kopie der von Roland Gumpert unterzeichneten Homologationsdokumente liegt vor.

Dieses Fahrzeug wurde in der begehrten Sport-Spezifikation fertiggestellt, welche ursprünglich mit 700 PS angegeben war. Der Verkäufer berichtet jedoch von kürzlich durchgeführten Service- und Abstimmungsarbeiten, wonach die Leistung nun auf geschätzte 720 PS anstieg. Darüber hinaus wurde im Mai 2023 bei 20.800 km eine grosse Wartung durchgeführt und das sequenzielle Sechsgang-Getriebe durch CIMA (dem Originalhersteller) in Bologna (Italien) überholt und mit verstärkten Achsstümpfen überarbeitet.

Unter der Obhut des heutigen Besitzers war das Fahrzeug Gegenstand eines Berichtes in der Ausgabe 262 des Octane Magazine (April 2025); ein dementsprechender Scan des Artikels ist in der digitalen Akte enthalten. Das Fahrzeug wird zudem mit Service- und Betriebsanleitungen, Servicebelegen, den erwähnten Homologationspapieren und einem Schweizer Fahrzeugausweis (Carte Grise) vom 31. Oktober 2023 geliefert, in welchem das Modelljahr mit 2015 – dem Jahr seiner Erstzulassung – angegeben ist.

Dieser 2008 Gumpert Apollo Sport ist ein glänzendes Beispiel dafür, was erreicht werden kann, wenn ein Ingenieur wie Roland Gumpert mit einem Traum und einem leeren Blatt Papier beginnt. Da schätzungsweise nur etwa 150 Fahrzeuge überhaupt gebaut wurden, tauchen sie selten auf dem freien Markt auf, und glückliche Apollo-Besitzer trennen sich nur äusserst ungerne von ihrem Fahrzeug. Dieser hervorragende, umfangreich ausgestatte Wagen profitiert von einem frischem Service sowie langjähriger Pflege und steht bereit, seinen nächsten Besitzer zu begeistern.



LOT 185

1969 Maserati Indy 4200

Chassis | Fahrgestell Nr.	AM116 128	CHF 50’000 - CHF 70’000
Engine | Motor Nr.	AM116 128	Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis
Body | Karosserie Nr.	1071	
Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

- Quad-cam 4.2-liter V8 and five-speed ZF manual in Vignale’s slippery four-seat coupe body
- Accompanied by Maserati Classiche documentation confirming its matching-numbers engine
- Swiss-registered since April 1976, showing fewer than 52,500 km at cataloging
- Comprehensive 2019 recommissioning by official Maserati agent Garage Limacher AG
- Benefits from 95 hours of recent specialist work by Goodtimer in 2025–2026
- Passed Swiss MFK and Veteran inspection in February 2026

- 4,2-Liter-V8 mit vier obenliegenden Nockenwellen und manuellem Fünfgang-ZF-Getriebe in Vignales stromlinienförmiger, schnittiger Coupé-Karosserie
- Begleitet von Maserati-Classiche-Dokumenten, die den originalen “Matching Numbers” Motor bestätigen
- Seit April 1976 in der Schweiz zugelassen, mit weniger als 52.500 km bei der Katalogisierung
- Umfassende Wiederinbetriebnahme im Jahre 2019 durch die offizielle Maserati-Vertretung Garage Limacher AG
- Profitierte in den Jahren 2025-2026 von 95 Stunden Spezialistenarbeit durch Goodtimer
- Schweizer MFK- und Veteranenprüfung im Februar 2026 bestanden

Completed at Modena in October 1969 with Vignale body number 1071, chassis AM116 128 retains its matching-numbers 4.2-liter V8 and is accompanied by a Certificate of Origin issued by Maserati Classiche. A copy of its original shipping notice confirms its dispatch on 15 May 1970 to the Turin dealer Bordese, the Indy then finished in *Rame* over a white interior. First registered in Switzerland in April 1976, the Indy has remained in the country ever since, with its early Geneva years recorded through a run of stamped emissions certificates beginning in 1990 at 40,761 kilometers. A modest 12,000 kilometers have been added in the thirty-six years since, the car receiving regular attention from Swiss specialists throughout.

Hischier Auto AG rebuilt the air conditioning and overhauled the water pump in 2012, machining a new pulley in the process. Seven years later, in 2019, Garage Limacher AG, the official Maserati agent at Horw, devoted 39 hours and some CHF 13’480 to a thorough recommissioning, attending to the electrical system, renewing the shock absorbers, resealing the engine, gearbox, and differential, rebuilding the rear brakes, replacing the silencers and fitting four Michelin XWX tires.

The most substantial recent effort has come from Goodtimer at St. Margrethen, which has logged roughly 95 hours since 2023, the bulk of it between October 2025 and February 2026. The ignition was renewed throughout with Bosch and NGK components, the rear calipers professionally overhauled, the braking system replumbed with certified Fischer lines, the four Weber 42 DCNF carburetors resealed, and original-pattern Carello headlamps fitted. So prepared, the Indy passed both the MFK and Veteran inspections in February 2026 without a single defect noted.

The elegant *Celeste Chiaro* exterior, resprayed under earlier ownership by Marina & Miraglia of Rümlang, was polished and sealed by Schwungrad AG in June 2023, while the *Blu* leather, retrimmed to original samples by the second owner, presents in fine order. Offered fresh from so thorough a program of recommissioning, this superb grand tourer awaits any number of high-speed rallies.







Im Oktober 1969 in Modena mit der Vignale-Karosserienummer 1071 fertiggestellt, behält Fahrgestell AM116 128 seinen originalen 4,2-Liter-V8 und wird von einer durch Maserati Classiche ausgestellten Ursprungsbescheinigung begleitet. Eine Kopie der ursprünglichen Lieferscheins bestätigt die Auslieferung am 15. Mai 1970 an den Turiner Händler Bordese; der Indy war damals in Rame (Kupfer) mit weisser Innenausstattung ausgeführt. Im April 1976 erstmals in der Schweiz zugelassen, befindet sich dieser Wagen seitdem ohne Unterbruch im Land. Seine frühen Genfer Jahre werden durch eine Reihe abgestempelter Abgaswartungsdokumente bezeugt, welche 1990 bei 40.761 Kilometern ihren Anfang nehmen. Während den letzten sechsunddreissig Jahren kamen bescheidene 12.000 Kilometer hinzu, wobei das Auto stets von Schweizer Spezialisten gewartet wurde.

Die Hischier Auto AG überholte 2012 die Klimaanlage sowie die Wasserpumpe und fertigte in diesem Zuge eine neue Riemenscheibe an. Sieben Jahre später, im Jahre 2019, widmete sich die Garage Limacher AG – die offizielle Maserati-Vertretung in Horw – dem Fahrzeug während 39 Stunden und komplettierte eine gründliche Wiederinbetriebnahme für rund 13.480 CHF. Dabei wurden die Elektrik überarbeitet, die Stossdämpfer erneuert, Motor, Getriebe und Differenzial neu abgedichtet, die Hinterradbremsen überholt, die Endschalldämpfer ersetzt sowie vier Reifen des Typs Michelin XWX montiert.

Der umfangreichste jüngste Aufwand stammte von der Firma Goodtimer in St. Margrethen, welche seit 2023 rund 95 Arbeitsstunden aufwendete – den Hauptteil davon zwischen Oktober 2025 und Februar 2026. Die Zündung wurde durchgehend mit Komponenten von Bosch und NGK erneuert, die hinteren Bremssättel professionell überholt, das Bremssystem mit zertifizierten Fischer-Leitungen neu verlegt, die vier Weber 42 DCNF-Vergaser neu abgedichtet und Carello-Scheinwerfer im Originalstil montiert. So vorbereitet, bestand der Indy im Februar 2026 sowohl die Motorfahrzeugkontrolle als auch die Veteranenprüfung ohne einen einzigen Mangel.

Das elegante Äussere in Celeste Chiaro, welches unter einem früheren Besitzer durch Marina & Miraglia in Rümlang neu lackiert wurde, ist im Juni 2023 von der Schwungrad AG poliert und versiegelt worden. Der zweite Besitzer liess das blaue Leder (Blu), nach Originalmustern neu beziehen, sodass sich dieser Indy in hervorragendem Zustand präsentiert. Frisch aus einem so gründlichen Wiederinbetriebnahme-Programm angeboten, erwartet dieser superbe Grand Tourer jede beliebige Hochgeschwindigkeits-Rallye.











◊ ∫ LOT 186

2004 Porsche 911 GT3

Chassis | Fahrgestell Nr.	WP0ZZZ99Z4S691426
Documents Dokumente	Japanese Export Certificate Japanisches Exportzertifikat

CHF 120’000 - CHF 140’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

- Only 5,404 km recorded at the time of cataloging
- German-market example finished in Basalt Black Metallic over a Black interior
- Generously specified with ten X-Code options
- Updated 996.2-generation model with revised styling, aerodynamics, and braking capabilities
- Naturally aspirated 381 PS 3.6-liter flat-six, six-speed manual transmission
- Porsche’s motorsport-bred sports car, balancing analog feel with digital tech
- Furnished with its books, Japanese paperwork, and a clean CarVX Report

- Kilometerstand von bloss 5.404 km zum Zeitpunkt der Katalogisierung
- Exemplar für den deutschen Markt in Basaltschwarz metallic mit schwarzer Innenausstattung
- Reichhaltig ausgestattet mit zehn X-Code-Optionen
- Überarbeitetes Modell der Generation 996.2 mit neu gestaltetem Design, verbesserter Aerodynamik und optimierter Bremsleistung
- 3,6-Liter-Sechszylinder-Saug-Boxermotor mit 381 PS, manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe
- Porsches vom Motorsport geprägter Sportwagen – die perfekte Balance aus analogem Fahrgefühl und digitaler Technik
- Geliefert mit Handbüchern, japanischen Unterlagen und einem einwandfreien CarVX-Report

Finished in Basalt Black Metallic with Speed Yellow GT3 graphics over Black upholstery, this 2004 911 GT3 has a subtle yet aggressive presence that hints at the enormous performance potential lurking within. A German-market example in left-hand-drive, it spent time in Japan before being exported in 2025. The odometer shows a mere 5,404 kilometers recorded at the time of cataloging, and this GT3 is presented in excellent condition with accompanying handbooks, Japanese-language records, a CarVX Report, and a digital build sheet.

In addition to the standard GT3 equipment, the option list is extensive and includes ten X-Code options from Porsche’s storied *Sonderwunsch* program as detailed on the accompanying build sheet. Notable selections include the Cup Aerokit (XAA), Speed Yellow seatbelts (XSY), and extensive aluminum-look interior trim options for the dash, center console, and rear console. The factory Recaro fixed back sport seats are trimmed in black leather with red deviated stitching. While the GT3 was Porsche’s most focused offering in 2004, comfort was not ignored thanks to air conditioning and an updated full-screen aftermarket Pioneer audio head unit.

As stunning to look at as it is to drive, this seminal 911 GT3 benefits from exceptionally low mileage, long-term Japanese history, and an impressive spec sheet with a wealth of special options, making it a superb collector-grade example to add to your stable.

Mit einer Ausführung in Basaltschwarz metallic mit GT3-Schriftzügen in Speedgelb und einer schwarzen Innenausstattung besitzt dieser 2004er 911 GT3 eine dezente, aber dennoch aggressive Präsenz, welche das enorme Leistungspotenzial im Inneren erahnen lässt. Als linksgelenktes Exemplar für den deutschen Markt verbrachte das Fahrzeug einige Zeit in Japan, bevor es 2025 exportiert wurde. Der Kilometerzähler zeigte zum Zeitpunkt der Katalogisierung lediglich 5.404 Kilometer an. Dieser GT3 präsentiert sich in hervorragendem Zustand und wird zusammen mit Handbüchern, japanischen Unterlagen, einem CarVX-Report und einem digitalen Datenblatt übergeben.

Ergänzend zur GT3-Serienausstattung ist die Aufpreisliste umfangreich und beinhaltet zehn X-Code-Optionen aus Porsches traditionsreichem Sonderwunsch-Programm, wie im beiliegenden Datenblatt aufgeführt. Zu den bemerkenswerten Ausstattungsmerkmalen gehören das Cup-Aerokit (XAA), Sicherheitsgurte in Speedgelb (XSY) sowie umfangreiche Zierteile im Alu-Look für Armaturenbrett, Mittelkonsole und hintere Konsole. Die werksseitigen Recaro-Schalensitze sind in schwarzem Leder mit roten Kontrastnähten gehalten. Obwohl der GT3 im Jahre 2004 das am konsequentesten auf Performance ausgerichtete Modell von Porsche war, kommt der Komfort dank einer Klimaanlage und einer nachgerüsteten Pioneer-Infotainmentsystem-Einheit mit grossem Bildschirm nicht zu kurz.

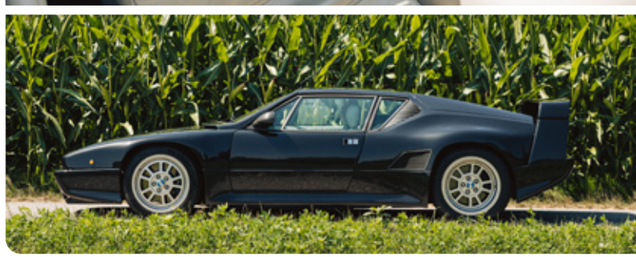
Optisch wie fahrerisch gleichermassen umwerfend, profitiert dieser wegweisende 911 GT3 von einer aussergewöhnlich niedrigen Laufleistung, einer langjährigen Historie in Japan und einer beeindruckenden Ausstattungsliste mit zahlreichen Sonderoptionen – ein fantastisches Exemplar in makellosem Zustand für jede Sammlung.











∫ LOT 187

1991 De Tomaso Pantera Si

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZDT874000MA009612
Documents Dokumente	German Fahrzeugbrief Deutscher Fahrzeugbrief

CHF 210’000 - CHF 255’000

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

- One of only 41 rare Pantera Si examples produced, the final generation penned by Marcello Gandini
- Finished in its original colors of *Nero Metallizzato* over *Grigio* leather and carpeting
- Just 24,902 kilometers recorded at the time of cataloging
- Offered with an incredible history file that includes purchase paperwork, service invoices, inspections, and more
- 247 PS 5.0-liter V8, ZF five-speed manual transmission
- Recent service by M&R Automobile in April 2026

- Eines von nur 41 gebauten Exemplaren des Pantera Si — der letzten Evolutionsstufe des Panteras, die von Marcello Ghandini gestatet wurde.
- In der originalen Farbkombination aus Nero Metallizzato mit grauem Leder und grauem Teppich
- Nur 24.902 Kilometer zum Zeitpunkt der Katalogisierung
- Mit einer beeindruckenden Historie inklusive Kaufunterlagen, Servicerechnungen, Prüfberichten und mehr angeboten
- 247 PS starker 5,0-Liter-V8, manuelles ZF-Fünfgang-Schaltgetriebe
- Kürzlich durchgeführter Service von M&R Automobile im April 2026

The De Tomaso Pantera underwent its most significant and final transformation in 1990, when the marque tasked Marcello Gandini with reworking the wedge profile Tom Tjaarda had penned two decades earlier. The result was the Pantera Si, a refined, more contemporary interpretation of the mid-engine V8 formula that closed out Pantera production entirely. De Tomaso built just 41 examples, making the Si among the rarest variants the factory ever offered.

This example left the factory in February 1991 per its De Tomaso certificate and was delivered new to Sport Cars GmbH of Stuttgart, entering service at first registration on 9 April 1991. The car passed to a Mr. Till of Berlin in 1995 and remained within his family for nearly two decades, undergoing a thorough restoration in the early 2000s, before Till’s heir sold the car into its current ownership in May 2014. It has remained registered in Germany since then and is offered with a substantial history file, including original purchase paperwork, service records, and factory documentation.

With just 41 examples of the Pantera Si built, this example pairs its 247 PS 5.0-liter V8 with a ZF five-speed manual transmission. The car remains finished in its original Nero Metallizzato over Grigio leather and carpeting, showing just under 25,000 kilometers at cataloging, and was freshly serviced by M&R Automobile in April 2026. This Pantera Si stands as one of the most compelling final expressions of De Tomaso’s mid-engine bloodline.

Der De Tomaso Pantera wurde 1990 seiner letzten und umfangreichsten Überarbeitung unterzogen, als die Marke Marcello Gandini damit beauftragte, die Keilform zu überarbeiten, welche Tom Tjaarda zwei Jahrzehnte zuvor entworfen hatte. Das Ergebnis war der Pantera Si: eine verfeinerte, modernere Interpretation der Mittelmotor-V8-Formel, welche die Produktion des Pantera endgültig abschloss. De Tomaso baute lediglich 41 Exemplare, was den Si zu einer der seltensten Varianten macht, die das Werk je anbot.

Dieses Exemplar verliess das Werk laut De Tomaso-Zertifikat im Februar 1991 und wurde neu an die Sport Cars GmbH in Stuttgart ausgeliefert, wo es mit der Erstzulassung am 9. April 1991 in Betrieb genommen wurde. Das Fahrzeug ging 1995 an einen Herrn Till aus Berlin über und verblieb knapp zwei Jahrzehnte lang in dessen Familienbesitz. Anfang der 2000er-Jahre wurde der Wagen einer gründlichen Restaurierung unterzogen, bevor Herr Till’s Erbe das Auto im Mai 2014 an den heutigen Besitzer verkaufte. Er blieb seitdem in Deutschland zugelassen und wird mit einer umfangreichen dokumentierten Historie angeboten, die originale Kaufunterlagen, Servicenachweise und eine Werksdokumentation umfasst.

Als eines von nur 41 gebauten Exemplaren des Pantera Si kombiniert dieses Fahrzeug einen 247 PS starken 5,0-Liter-V8 mit einem manuellen ZF-Fünfgang-Schaltgetriebe. Der Wagen befindet sich in seiner originalen Farbkombination aus Nero Metallizzato mit grauem Leder und grauem Teppich. Seine Laufleistung beträgt knapp unter 25.000 km und er wurde im April 2026 durch M&R Automobile noch einmal frisch gewartet. Dieser Pantera Si ist einer der besten Exemplare dieser letzten Ausbaustufe der Mittelmotor Baureihe von De Tomaso.









LOT 188

2005 Ferrari Superamerica

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZFFGT61B000144000	CHF 300’000 - CHF 350’000
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

— One of 559 Superamerica examples built

— Delivered new in Italy via Forza S.p.A. of Turin in October 2005

— Finished in *Grigio Silverstone* over *Cuoio Naturale* leather with Daytona-style seats

— Major service with timing belt replacement completed in March 2025; roof gas struts renewed in April 2026

— Displaying 31,572 km at the time of cataloging

— Offered with its owner’s manual & service booklet, tool kit, two keys, and carbon-fiber roof protector

— Eines von 559 produzierten Exemplaren des Superamerica

— Neu Im Oktober 2005 über Forza S.p.A., Turin in Italien ausgeliefert

— Ausführung in Grigio Silverstone und Cuoio-Naturale-Leder mit Sitzen im Daytona-Stil

— Grosser Service mit Zahnriemenwechsel im März 2025 abgeschlossen; Gasfedern für das Dach im April 2026 erneuert

— Laufleistung zum Zeitpunkt der Katalogisierung: 31.572 km

— Mit Betriebsanleitung und Serviceheft, Werkzeugsatz, zwei Schlüsseln und Kohlefaser-Dachschutz angeboten









Revealed at the 2005 Detroit Auto Show, the Superamerica revived one of Maranello's most storied nameplates for a new generation of open grand touring. Its electrochromic glass roof, which rotates 180 degrees to rest flush over the trunk, made it the fastest production convertible in the world at launch.

This striking Superamerica, chassis number 144000, was delivered new on 6 October 2005 by Forza S.p.A., the official Ferrari dealer in Turin. Its first owner lived in Carimate, in the Lombardy countryside north of Milan. The car is finished in *Grigio Silverstone*, an understated metallic grey suits the Superamerica's long-bonnet proportions well. It is set off by multi-piece alloy wheels, yellow brake calipers, and Scuderia Ferrari shields on the front wings. Inside, warm *Cuoio Naturale* leather covers the seats, door cards, and console.

The Superamerica later moved to Switzerland and was registered in the Canton of Zug from 2015. It soon received a 30,000-km-interval service with timing belt replacement and four new tires at Auto Pierre Sudan AG. Since 2020 its care has been entrusted to marque specialists Sport Auto Staub AG. That spring they carried out a comprehensive service, renewing the timing belt and tensioner bearing along with the water hoses, gaskets, and engine mounts.

The car's most recent major service took place in March 2025 at approximately 30,460 km. It included a second timing belt and tensioner replacement, fresh engine and transmission oil, new brake fluid, and a handbrake repair before the car was presented for its Swiss MFK inspection. In April 2026 the specialists noticed that the roof was not operating correctly and replaced all four gas struts. The odometer currently shows 31,572 km at the time of cataloging.

Accompanying the car is its leather tool kit, tire inflator, and leather document wallet containing its manuals. With such an extensive program of maintenance in recent years, this Superamerica is ready to be enjoyed with confidence, its glass roof back to let in the sky and the unmistakable howl of its V12.

Der an der Detroit Auto Show 2005 vorgestellte Superamerica liess einen der legendärsten Namen Maranellos für eine neue Generation des offenen Grand Touring wiederaufleben. Sein elektrochromes Glasdach, das sich um 180 Grad dreht, um bündig auf dem Kofferraum aufzuliegen, machte ihn bei seiner Einführung zum schnellsten Serien-Cabriolet der Welt.

Dieser eindrucksvolle Superamerica mit der Fahrgestellnummer 144000 wurde am 6. Oktober 2005 von Forza S.p.A., dem offiziellen Ferrari-Händler in Turin, neu ausgeliefert. Sein erster Besitzer wohnte in Carimate, in der lombardischen Landschaft nördlich von Mailand. Das Fahrzeug ist in Grigio Silverstone lackiert, einem dezenten Metallic-Grau, das den Proportionen der langen Motorhaube des Superamerica sehr gut ansteht. Es wird durch mehrteilige Leichtmetallfelgen, gelbe Bremssättel sowie Scuderia-Ferrari-Embleme auf den vorderen Kotflügeln zur Geltung gebracht. Im Innenraum überzieht warmes Cuoio-Naturale-Leder die Sitze, Türverkleidungen als auch die Mittelkonsole.

Der Superamerica siedelte später in die Schweiz um und war ab 2015 im Kanton Zug zugelassen. Kurz darauf erhielt er bei der Auto Pierre Sudan AG einen Service im 30.000-km-Intervall mit Zahnriemenwechsel und vier neuen Reifen. Seit 2020 ist seine Wartung den Markenspezialisten der Sport Auto Staub AG anvertraut. In jenem Frühjahr führten sie einen umfassenden Service durch, bei dem der Zahnriemen und das Spannlager zusammen mit den Wasserschläuchen, Dichtungen und Motorlagern erneuert wurden.

Die letzte grosse Wartung des Fahrzeugs fand im März 2025 bei etwa 30.460 km statt. Sie umfasste einen erneuten Zahnriemen- und Spannerwechsel, frisches Motor- und Getriebeöl, neue Bremsflüssigkeit sowie eine Handbremsenreparatur, bevor das Auto zwecks Schweizer Motorfahrzeugkontrolle vorgeführt wurde. Im April 2026 stellten die Spezialisten fest, dass das Dach nicht einwandfrei funktionierte, und sie ersetzten alle vier Gasdruckfedern. Der Kilometerzähler zeigt zum Zeitpunkt der Katalogisierung eine Laufleistung von 31.572 km an.

Das Fahrzeug wird mit seinem Werkzeugsatz in Ledertasche, dem Reifenkompressor und den Betriebsanleitungen in der Leder-Dokumentenmappe angeboten. Nach einem solch umfangreichen Wartungsprogramm in den letzten Jahren ist dieser Superamerica bereit, mit voller Zuversicht genossen zu werden – mit zurückgeklapptem Glasdach, um den Himmel und den unverkennbaren Klang seines V12 einzulassen.

LOT 189

1985 Audi Sport quattro

Chassis | Fahrgestell Nr.	WAUZZZ85ZEA905088	CHF 680’000 - CHF 780’000
Karosserie Karl Baur Nr.	5350098	
Documents	Swiss Carte Grise	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis	

- One of only 214 short wheelbase Sport quattros produced
- Delivered new to Switzerland finished in *Tornadorot* over a *Quartz/Graphit* interior
- Only 82,229 km from new at cataloging, documented by its stamped service book
- Accompanied by its Audi vehicle identification sheet, owner’s manual, and continuous history file
- Homologation model for the rally and Group B versions, featuring a comfortable, richly trimmed interior

- Eines von nur 214 Sport quattros mit kurzem Radstand
- Erstauslieferung in die Schweiz in der Farbe *Tornadorot* mit einer Innenausstattung in *Quarz/Graphit*
- Geringe Gesamtlaufleistung von nur 82.229 km, dokumentiert durch das gestempelte Serviceheft
- Audi-Identitätsurkunde, Betriebsanleitung und einer kontinuierlichen Historienakte vorhanden
- Homologationsmodell für die Rallye- und Gruppe-B-Versionen mit einem komfortablen, hochwertig ausgestatteten Innenraum







During its relatively short yet remarkably intense lifespan, the FIA Group B category represents one of the most exciting, chaotic, and memorable periods in all motorsport history. In effect from 1982 to 1986, Group B was originally intended to cover both rallying and international GT racing. The regulations were famously light on restrictions, with the primary caveat for entry being a requirement for 200 “production” examples for homologation. While never fully realized in endurance racing, the rallying world embraced the category with open arms. The ensuing frenzy of development gave us exponentially faster rally cars fueled by massive budgets and fierce competition among manufacturers. Rally drivers achieved heroic status, drawing huge, sometimes unruly crowds, and delivering thrilling and terrifying moments in equal measure which defined the World Rally Championship in the 1980s.

Group B reached a fever pitch as Lancia, Peugeot, and Ford developed rally cars from the ground up, then derived the road-going counterparts from these thoroughbred competition cars. Compared to the minimum production requirement of 5,000 for Group A, and with no need to use an existing production model, some truly incredible machines were developed. Group B cars of the 1980s now count among the most memorable and desirable homologation specials of all time.

Audi, which first turned rallying on its head with the four-wheel-drive Coupe quattro in 1981, was an early adopter of Group B, and thanks to its past success, Audi management insisted on keeping their top-class rally car quattro-based. As the challenges from Lancia and Peugeot intensified with their clean-sheet designs, Audi engineers heavily reworked the five-cylinder quattro to meet the challenge. In 1983, the Sport quattro was unveiled to the world at the Frankfurt Motor Show. Based on the Coupe quattro, the Sport quattro was shortened by 320 mm to aid handling on narrow, twisting rally stages and to reduce weight. The quattro’s familiar, angular shape remained, but much of the bodywork was made of lightweight Kevlar, and the arches widened to accommodate larger wheels and brakes. Power came from Audi’s proven turbocharged inline-five, topped with a 20-valve cylinder head, but unlike the standard car, the Sport had an aluminum block and a slightly reduced bore size allowing increased boost pressure under the regulations. Power was up from 200 to 306 PS in road trim, with well over 500 PS available in competition cars. Road cars came well-appointed with special upholstery, Recaro sport seats, and other creature comforts clients came to expect. To build the Sport quattro, Audi commissioned Karosserie Baur, and ultimately 214 were produced – 164 going to customers, and the rest retained by Audi Sport for competition use.

According to the accompanying Audi *Fahrzeug-Identitätsurkunde* this Sport quattro was completed in December 1984. Delivered to its first owner in 1985, it is one of 128 finished in Tornado Red, and features Quartz/Graphite leather and Alcantara upholstery. The car remained in the attentive care of its first owner until 2006, and it has stayed in Swiss ownership through today. The lifetime of meticulous maintenance is documented via two stamped service booklets in the accompanying file.

Während ihrer relativ kurzen, aber bemerkenswert intensiven Lebensdauer stellte die FIA-Gruppe-B-Kategorie eine der aufregendsten, chaotischsten und unvergesslichsten Epochen der gesamten Motorsportgeschichte dar. Die von 1982 bis 1986 aktiv gewesene Gruppe B sollte ursprünglich sowohl auf den Rallyesport, als auch den internationalen GT-Rennsport applizierbar sein. Das Reglement war bekanntlich sparsam mit Einschränkungen; die wichtigste Voraussetzung für die Teilnahme war der Nachweis von 200 produzierten „Serien-Exemplaren“ für die Homologation. Während diese Gruppierung im Langstreckenrennsport nie voll zur Entfaltung kam, nahm die Rallyewelt sie mit offenen Armen auf. Der anschließende Entwicklungsrausch bescherte uns exponentiell schnellere Rallyefahrzeuge, finanziert mit riesigen Budgets und einem erbitterten Wettbewerb unter den Herstellern. Die Rallyefahrer erlangten Heldenstatus. Mit Leichtigkeit zogen sie riesige, teils aufbrausende Zuschauermengen an und sorgten gleichermaßen für Nervenkitzel und Gänsehaut-Momente, welche die Rallye-Weltmeisterschaften in den 1980er-Jahren prägten.

Die Gruppe B erreichte ihren Höhepunkt, als Lancia, Peugeot und Ford Rallyefahrzeuge von Grund auf neu entwickelten und erst anschließend die Straßenversionen von diesen reinrassigen Rennwagen ableiteten. Verglichen mit der Mindestproduktionsmenge von 5.000 Fahrzeugen für die Gruppe A und ohne die Notwendigkeit, ein bestehendes Serienmodell zu verwenden, entstanden wahrlich unglaubliche Maschinen. Die Gruppe-B-Fahrzeuge der 1980er-Jahre zählen heute zu den unvergesslichsten und begehrtesten Homologationsmodellen aller Zeiten.





Showing just 82,229 kilometers from new, recorded at the time of cataloging, this eminently desirable Sport quattro is offered in excellent condition, clearly benefiting from its years of specialist care. It is furnished with period details including the original stamped service booklets, Sabelt shoulder harnesses, and spare wheel mounted with a Pirelli Corsa rally tire.

Audi redefined rallying in the 1980s, and the Sport quattro is the pinnacle of the legendary quattro's development. Opportunities to acquire one of the greatest homologation specials of all time come along rarely, and this cherished example represents a superb chance to add a rallying icon for the road to your stable.

in den fürsorglichen Händen seines Erstbesitzers und befindet sich bis heute in Schweizer Besitz. Die lebenslange, akribische Wartung ist durch zwei gestempelte Servicehefte in der ebenfalls beiliegenden Historienakte dokumentiert.

Mit nur 82.229 km Gesamtlaufleistung, die zum Zeitpunkt der Katalogisierung abgelesen wurden, präsentiert sich dieser überaus begehrte Sport quattro in hervorragendem Zustand – spürbar geprägt von den Jahren fachgerechter Pflege. Er ist mit zeitgenössischen Details ausgestattet, darunter den 2 gestempelten Serviceheften, Sabelt-Hosenträgergurten und einem Ersatzrad mit Pirelli Corsa-Rallyereifen.

Audi hat den Rallyesport in den 1980er-Jahren neu definiert und der Sport quattro ist der Höhepunkt der Entwicklung des legendären quattro. Die Gelegenheit, eines der bedeutendsten Homologationsmodelle aller Zeiten zu erwerben ist selten geworden – dieses top gepflegte Exemplar bietet eine hervorragende Chance, Ihre Sammlung um eine echte Rallye-Ikone für die Straße zu bereichern.



LOT 190

1987 Ferrari 412

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZFFDD25S000071713
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 70’000 - CHF 90’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

- Fully matching-numbers example, Ferrari Classiche certified, documented by its Red Book
- One of only 270 Ferrari 412s factory-equipped with the highly desirable manual transmission
- Delivered new in Switzerland through Sonauto S.A. to Ferrari collector Giorgio Perfetti
- Finished in elegant *Argento Metallizzato* over a beige leather interior
- Only 52,256 kilometers from new at cataloging
- Accompanied by original factory books in their Schedoni leather pouch, stamped service book, 412 press kit, and a July 2026 Swiss veteran inspection

- Vollständiges “Matching Numbers” Exemplar mit Ferrari Classiche Zertifizierung und dazugehörigem Red Book
- Eines von nur 270 Exemplaren des Ferrari 412 mit dem sehr begehrten manuellen Schaltgetriebe ab Werk
- Erstauslieferung in der Schweiz an den Ferrari-Sammler Giorgio Perfetti über Sonauto S.A.
- Elegante Farbkombination - Argento Metallizzato und einer beigen Lederausstattung
- Geringe Gesamtlaufleistung von nur 52.256 km
- Originale Bedienungsanleitung in der Schedoni-Ledermappe, Serviceheft, 412-Pressemappe sowie Schweizer Veteranenprüfung vom Juli 2026 vorhanden

The Ferrari 412 succeeded the 400 i, retaining its predecessor’s elegant, understated lines while gaining improved aerodynamics, body-colored door sills and bumpers, and a more generous trunk in this refined 2+2 configuration. Beneath the hood, a 4.9-liter engine with fuel injection brought the power output to a confident 340 PS. It was also the first Ferrari to be fitted as standard with Bosch anti-lock brakes (ABS).

Of the 576 Ferrari 412s produced, only 270 were factory-equipped with the highly desirable five-speed manual transmission. But how many of them can still be found in 2026 in such original condition, with just 52,256 kilometers and documented by its original stamped service book and its all-important Ferrari Classiche Red Book?

Delivered new through Sonauto S.A. in September 1987 in the Canton of Ticino, Switzerland, the car is finished in the beautiful combination of Argento Metallizzato over a beige leather interior, an understated and elegant color scheme that perfectly complements the restrained beauty of its Pininfarina-designed body.

The car is offered with its original factory books, preserved in their Schedoni leather pouch, as well as a Ferrari 412 press kit. The original stamped service book documents servicing initially performed by the supplying dealer and lately by Racing Car SA in 2013, at which time the car had covered just 50,391 kilometers.

Above all, the Ferrari 412 is accompanied by the highly coveted Ferrari Classiche Certificazione di Autenticità, issued by Ferrari S.p.A. in Modena in March 2018, attesting to the car’s authenticity and confirming that it remains fully matching numbers.

Acquired by its current owner in 2021 from its first owner, renowned Ferrari collector Giorgio Perfetti, this exceptionally rare and well-documented Ferrari 412 is a superb example of Ferrari’s front-engine V12 tradition. A true jewel for any collection, it is equally suited to being treasured as it stands or enjoyed on the road by a discerning enthusiast.







Der Ferrari 412 ist der Nachfolger des 400 i und behielt die eleganten, zurückhaltenden Linien seines Vorgängers bei. Gleichzeitig bot die 2+2-Konfiguration eine verbesserte Aerodynamik, Schweller und Stossstangen in Wagenfarbe sowie einen geräumigeren Kofferraum. Unter der Motorhaube bringt ein 4,9-Liter-Motor mit K-Jetronic-Einspritzung souveräne 340 PS. Zudem war dies der erste Ferrari, welcher serienmässig mit einem Bosch-Antiblockiersystem (ABS) ausgerüstet war.

Von den 576 produzierten Ferrari 412 wurden nur 270 ab Werk mit dem begehrten manuellen Fünfgang-Schaltgetriebe ausgerüstet. Doch wie viele davon existieren im Jahr 2026 noch in einem solch originalen Zustand – mit nur 52.256 gut dokumentierten Kilometern und mit dem originalen, gestempelten Serviceheft, sowie dem wichtigen Ferrari Classiche „Red Book“?

Im September 1987 wurde der Wagen über Sonauto S.A. im Kanton Tessin (Schweiz) neu ausgeliefert. Er präsentiert in der wunderschönen Farbkombination *Argento Metallizzato* und beigem Leder – eine dezent-elegante Farbvariante, welche die zurückhaltende Schönheit der von Pininfarina entwickelten Karosserie perfekt unterstreicht.

Das Fahrzeug wird mit der originalen Betriebsanleitung in ihrer Schedoni-Ledermappe sowie einer Ferrari 412-Pressemappe angeboten. Das originale, gestempelte Serviceheft dokumentiert die Wartungen, welche anfangs vom ausliefernden Händler und zuletzt 2013 durch die Werkstatt Racing Car SA durchgeführt wurden – zu diesem Zeitpunkt hatte der Wagen erst 50.391 Kilometer zurückgelegt.

Vor allem liegt dem Ferrari 412 die hochbegehrte Ferrari *Classiche Certificazione di Autenticità* bei, die im März 2018 von der Ferrari S.p.A. in Modena ausgestellt wurde. Sie bestätigt die Authentizität des Fahrzeugs und beweist dessen zusammengehörende Nummern - die „Matching Numbers“.

Im Jahr 2021 wurde er vom aktuellen Besitzer beim Erstbesitzer, dem renommierten Ferrari-Sammler Giorgio Perfetti, erworben. Dieses Exemplar ist ein außergewöhnlich seltener und bestens dokumentierter Ferrari 412 und damit ein hervorragendes Beispiel für Ferraris Frontmotor-V12-Tradition. Ein echtes Juwel für jede Sammlung, welches sich gleichermaßen dazu eignet, im heutigen Zustand gehegt oder von einem anspruchsvollen Liebhaber auf der Straße bewegt zu werden.



LOT 191

2019 Mercedes-Benz G 500 Brabus INVICTO PURE

Chassis | Fahrgestell Nr.	WDB4632601X308091
Documents Dokumente	Bill of Sale Kaufvertrag

CHF 230’000 - CHF 270’000

Please note that this Lot may only be sold within Switzerland, the European Union or the United Kingdom. Potential bidders are advised to conduct their own due diligence prior to bidding, as importation or registration of this armored vehicle may be prohibited, restricted or subject to additional requirements in certain jurisdictions. Special driving license requirements may also apply due to the vehicle’s weight.

- A former Brabus demonstration vehicle
- INVICTO Shelter Cell armor built to VR6 Plus ERV protection, with blast resistance and full bulletproof windows
- Upgraded with the Brabus PowerXtra B40S-550 twin-turbocharged V8 producing 550 PS and 800 Nm
- Finished in Obsidian Black Metallic over two-tone Black and Cream leather
- Presented in splendid condition and offered with just 27,140 kilometers at cataloging

Bitte beachten Sie, dass dieses Los ausschliesslich innerhalb der Schweiz, der Europäischen Union oder des Vereinigten Königreichs verkauft werden darf. Interessierten Bietern wird empfohlen, vor der Gebotsabgabe eigene Abklärungen vorzunehmen, da die Einfuhr oder Zulassung dieses gepanzerten Fahrzeugs in bestimmten Ländern verboten, eingeschränkt oder an zusätzliche Voraussetzungen geknüpft sein kann. Aufgrund des Fahrzeuggewichts können zudem besondere Führerscheinanforderungen gelten.

- Ein ehemaliges Vorführfahrzeug von Brabus
- Panzerung der INVICTO Shelter Cell nach Schutzstandard VR6 Plus ERV mit Sprengwirkungshemmung und vollständiger Panzerverglasung
- Leistungsgesteigert mit dem Brabus PowerXtra B40S-550 Biturbo-V8 mit 550 PS und 800 Nm
- Lackiert in Obsidianschwarz Metallic mit einer zweifarbigen Lederausstattung in Schwarz und Creme
- In hervorragendem Zustand und einer Laufleistung bei Katalogisierung von nur 27.140 km

In March 2020, renowned Bottrop tuner Brabus premiered the INVICTO, an armored vehicle built on the new Mercedes-Benz G-Class. The PURE, the most discreet of its three versions, kept the G-Class close to its series form inside and out, and Brabus billed it as undercover security.

Each INVICTO centers on the INVICTO Shelter Cell, a self-contained, self-supporting structure bolted together inside the body shell. Hot-formed armor steel, 3D-printed protection elements, composites, and full bulletproof glazing meet VR6 Plus ERV standards, including blast protection. With the armor adding roughly 1,000 kilograms, Brabus fitted reinforced suspension, uprated brakes, and its own run-flat system. To counteract the decrease in performance from this weight, the twin-turbocharged 4.0-liter V8 carries the Brabus PowerXtra B40S-550 performance kit, raising output to 550 PS and 800 Nm. A nine-speed 9G-Tronic automatic and switchable low-range gearing are retained.

This example began life as a Brabus demonstration vehicle. Finished in Obsidian Black Metallic with a two-tone Black and Cream leather interior, it wears tinted glass and 20-inch five-spoke Brabus wheels. Today the car remains in splendid condition and is offered with just 27,140 kilometers at cataloging. It benefits from a recent service completed by Mercedes-Benz Schweiz AG in Schlieren-Zürich, in preparation for sale. Each new INVICTO is built to its owner’s order once an allocation is granted. This example spares the wait of up to three years. Its next owner gains VR6 Plus ERV protection and 550 PS from the day it changes hands, wrapped in the quiet, unhurried confidence of a G-Class that looks like any other.







Im März 2020 stellte der renommierte Bottroper Veredler Brabus den INVICTO vor – ein Sonderschutzfahrzeug auf Basis der neuen Mercedes-Benz G-Klasse. Als unauffälligste der drei verfügbaren Varianten behielt der PURE innen, wie außen weitgehend die Serienoptik der G-Klasse bei, weshalb Brabus ihn als schutzbietendes Fahrzeug im Undercover-Stil anbot.

Das Kernstück jedes INVICTO bildet die INVICTO Shelter Cell. Eine in sich geschlossene, selbsttragende Sicherheitszelle, die innerhalb der Rohkarosserie verschraubt ist. Warmgeformter Panzerstahl, im 3D-Druck gefertigte Schutzelemente, Verbundwerkstoffe sowie eine vollständige Sonderschutzverglasung erfüllen die Normen VR6 Plus ERV inklusive Sprengschutz. Da die Panzerung das Fahrzeuggewicht um rund 1.000 kg erhöht, rüstete Brabus ein verstärktes Fahrwerk, eine leistungsfähigere Bremsanlage sowie ein eigenes Notlaufsystem (Runflat) nach. Um dem leistungs-mindernden Zusatzgewicht entgegenzuwirken, ist der 4,0-Liter-Biturbo-V8 mit dem Brabus PowerXtra B40S-550 Leistungskit ausgestattet, welches die Performance auf 550 PS und das Drehmoment auf 800 Nm anhebt. Das 9G-Tronic-Neungang-Automatikgetriebe, als auch die zuschaltbare Geländeuntersetzung bleiben erhalten.

Dieses Exemplar begann sein Dasein als Vorführwagen bei Brabus. In Obsidianschwarz Metallic und einer zweifarbigen Lederausstattung in Schwarz und Creme ausgeführt, verfügt der Wagen über getönte Scheiben und 20-Zoll-Fünfspeichen-Felgen von Brabus. Heute befindet sich der Wagen in hervorragendem Zustand und wird mit einem Kilometerstand von lediglich 27.140 km bei der Katalogisierung angeboten. In Vorbereitung auf den Verkauf profitierte er von einem kürzlich durchgeführten Service durch die Mercedes-Benz Schweiz AG in Schlieren-Zürich. Jeder neue INVICTO wird nach erfolgter Zuteilung individuell auf Kundenwunsch produziert. Dieses Exemplar erspart einem Neuwagenkunden eine Wartezeit von bis zu drei Jahren. Sein nächster Besitzer erhält vom ersten Tag an Schutz nach VR6 Plus ERV und 550 PS – verpackt in der ruhigen, gelassenen Souveränität einer G-Klasse, welche von anderen G-Klasse-Modellen optisch nicht zu unterscheiden ist.









LOT 192

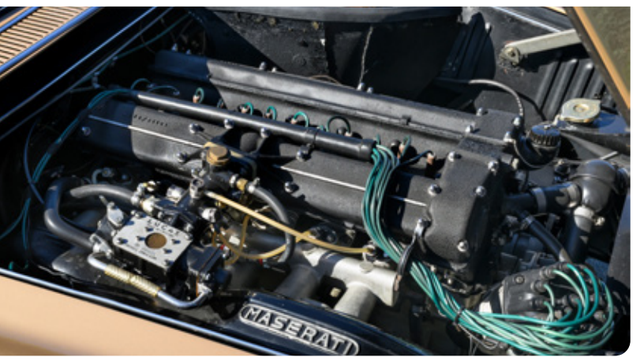
1966 Maserati Mistral Spyder 3700

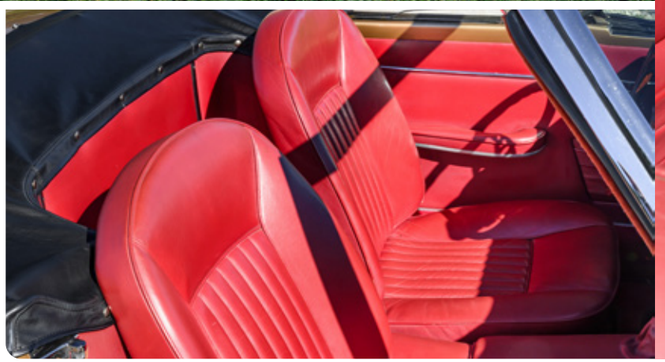
Chassis | Fahrgestell Nr.	AM109/S1615	CHF 360’000 - CHF 450’000
Engine | Motor Nr.	AM109/S1615	
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise with Veteran Code Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag	

- Displayed at the 1966 Valencia Motor Show
- One of only 46 Mistral Spyders built with the 3.7-liter inline-six
- Finished as originally specified in *Oro Longchamps* with a striking Red leather interior
- 2017 Amelia Island Concours d’Elegance award winner
- Retains its matching-numbers engine, as per a copy of its original build sheet
- Unmistakable Pietro Frua Spyder design with an aggressive sharknose grille and Kamm tail

- Ausgestellt am Muestrario-Autosalon in Valencia 1966
- Eines von nur 46 hergestellten Mistral Spydern mit dem 3,7-Liter-Reihensechszylinder
- Wie ursprünglich spezifiziert in Oro Longchamps lackiert mit einer markanten roten Lederausstattung
- Gewinner des Concours d’Elegance von Amelia Island 2017
- Besitzt gemäss einer Kopie der originalen Fahrzeugdaten noch seinen Matching-Numbers-Motor
- Unverwechselbares Pietro-Frua-Spyder-Design mit aggressiver Hai-Nase („Sharknose“) und Kamm-Heck









Maserati unveiled the Mistral at the Turin Motor Show in November 1963, with the open Spyder following at Geneva in March 1964. Successor to the 3500 GT, it was the first Maserati named for a wind. The *mistral* is the dry, forceful wind that sweeps through Provence and clears the sky as it goes. Its name traces back to the Latin word for master, and the naming tradition it started continues at Maserati today. Engineer Giulio Alfieri and stylist Pietro Frua conceived the car as a two-seat answer to the Jaguar E-Type.

Under the hood sat the last of Maserati's twin-plug inline sixes, a close relative of the engine that powered the 250F to Juan Manuel Fangio's 1957 World Championship. It was fed by Lucas mechanical fuel injection, still a novelty among Italian manufacturers, and a ZF five-speed manual sent power to the rear wheels. In 3.7-liter form, it produced 245 PS. Four-wheel disc brakes and Borrani wire wheels completed the running gear, while the open car's predominantly steel body used aluminum for the hood, doors, and trunk lid. Maserati also offered a rare aluminum hardtop. Just 124 Spyders were completed in total, and only 46 of them were powered by the 3.7-liter engine.

Built in April 1966, this Spyder was sent to Spain and shown at the 1966 Valencia Motor Show, finished in *Oro Longchamps* with a Red leather interior. The original show flyer, with the car pictured on its pages, remains with it today. It later returned to Italy, where Juventus defender Antonio Cabrini, a 1982 FIFA World Cup winner, reportedly acquired it. Cabrini spent 13 seasons at Juventus and was later inducted into the Italian Football Hall of Fame.

Maserati stellte den Mistral im November 1963 am Turiner Autosalon vor; der offene Spyder folgte im März 1964 in Genf. Als Nachfolger des 3500 GT war dies der erste Maserati, welcher nach einem Wind benannt wurde. Der Mistral ist der trockene, kräftige Wind, der durch die Provence fegt und auf seinem Weg den Himmel erhellt. Sein Name geht auf das lateinische Wort für „Meister" zurück, und die damit begründete Tradition der Namensgebung setzt sich bei Maserati bis heute fort. Chefingenieur Giulio Alfieri und Designer Pietro Frua entwarfen den Wagen als zweisitzige Antwort auf den Jaguar E-Type.

Unter der Motorhaube sass der letzte Twin-Spark-Reihensechszylinder von Maserati, ein naher Verwandter des Aggregats, das Juan Manuel Fangio 1957 zur Weltmeisterschaft im 250F führte. Der Motor wurde von einer mechanischen Einspritzanlage von Lucas gespeist – zur damaligen Zeit unter italienischen Herstellern noch eine Seltenheit – und ein Fünfgang-Schaltgetriebe von ZF übertrug die Kraft an die Hinterräder. In der 3,7-Liter-Ausführung leistete er 245 PS. Scheibenbremsen an allen vier Rädern sowie Borrani-Speichenräder komplettierten das Fahrwerk, während die überwiegend aus Stahl gefertigte Karosserie des offenen Fahrzeugs Aluminium für Motorhaube, Türen und Kofferraumdeckel aufwies. Maserati bot zudem ein seltenes Hardtop aus Aluminium an. Insgesamt wurden nur 124 Spyder fertiggestellt, von welchen lediglich 46 mit dem 3,7-Liter-Motor angetrieben wurden.

Dieser im April 1966 produzierte Spyder wurde nach Spanien geliefert und am Autosalon in Valencia 1966 ausgestellt – mit Oro Longchamps

A new owner acquired the car in 2015 and brought it across the Atlantic to the United States. There, it was shown at the 2017 Amelia Island Concours d'Elegance, where it placed second in class. Following this showing, it was brought to Switzerland, where it was acquired by the current owner.

One of only 46 Mistral Spyders built with the 3.7-liter six, this is the same car that met the crowds in Valencia in 1966, in the same Oro Longchamps it wears today. With the top folded and the injected engine pulling hard, it delivers the full force of the wind it was named for.

Lackierung und roter Lederausstattung. Der originale Messeprospekt, auf dessen Seiten das Fahrzeug abgebildet ist, befindet sich noch heute im Wagen. Später kehrte er nach Italien zurück, wo ihn Berichten zufolge der Juventus-Verteidiger und Fussballweltmeister von 1982, Antonio Cabrini, erwarb. Cabrini verbrachte 13 Spielsaisons bei Juventus Turin und wurde später in die italienische *Hall of Fame des Fussballs* aufgenommen.

Ein weiterer Besitzer erwarb dieses Exemplar im Jahre 2015 und brachte es über den Atlantik in die USA. Dort wurde es 2017 am Amelia Island Concours d'Elegance präsentiert, wo es den zweiten Platz in seiner Klasse belegte. Im Anschluss an diese Ausstellung gelangte der Wagen in die Schweiz, wo er vom heutigen Eigentümer erworben wurde.

Als einer von nur 46 hergestellten Mistral Spydern mit dem 3,7-Liter-Sechszylinder ist dies präzise dasjenige Fahrzeug, welches 1966 das Publikum in Valencia begeisterte – im selben Oro Longchamps, das es auch heute trägt. Mit geöffnetem Verdeck und dem durchzugstarken Einspritzmotor entfaltet es die volle Kraft des Windes, nach dem es benannt wurde.



∫ LOT 193

1996 De Tomaso Guará Coupé

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZDT8940000A800015
Documents Dokumente	German Fahrzeugbrief Deutscher Fahrzeugbrief

CHF 70’000 - CHF 110’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

- One of approximately 21 De Tomaso Guará Coupés produced
- Finished in its original specification of Porsche Blue Metallic over a *Pelle Grigia* (grey leather) interior
- Featured in *BMW Car* and *Classic & Sports Car* magazines
- Powered by a BMW 4.0-liter V8 and Getrag six-speed manual transmission
- The production version of the stunning 1991 Maserati Barchetta Stradale concept
- The final production De Tomaso model built under the direction of company founder Alejandro de Tomaso

- Eines von etwa 21 produzierten De Tomaso Guará Coupés
- Lackiert in der Originalspezifikation Porsche Blue Metallic und einer Innen-ausstattung in Pelle Grigia (graues Leder)
- Präsentiert in den Zeitschriften *BMW Car* und *Classic & Sports Car*
- Von einem 4,0-Liter-BMW-V8 und einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe von Getrag angetrieben
- Die Serienversion des faszinierenden Maserati Barchetta Stradale Prototyps von 1991
- Das letzte De Tomaso-Serienmodell, welches unter der Leitung des Firmengründers Alejandro de Tomaso produziert wurde

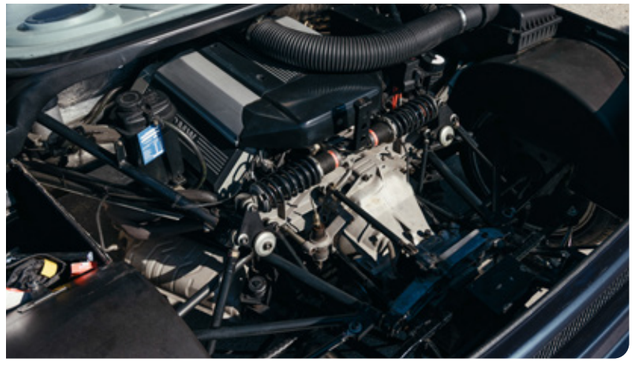
After three decades of blending Italian styling with American muscle, De Tomaso faced the challenge of replacing the legendary Pantera for a rapidly changing 1990s. The answer was the striking Guará, a futuristic mid-engined sports car based on the 1991 Maserati Barchetta Stradale prototype. Unveiled at the 1993 Geneva Motor Show, the Guará continued the marque’s tradition of potent outsourced powerplants, this time adopting BMW’s 4.0-liter V8—though De Tomaso quickly switched back to the cheaper Ford 4.6-liter Modular V8 and only a handful of Guarás were outfitted with the BMW engine after 1995. The Guará featured an aluminum honeycomb backbone chassis clad in bodywork constructed from a clever blend of Kevlar, carbon composites, and fiberglass. It also sported a racing-derived suspension with rose joints designed by noted Formula 1 engineer Enrique Scalabroni. The Guará’s reign was as brief as it was significant, as it was De Tomaso’s final model produced under the guidance of Alejandro de Tomaso before his passing in 2003.

This 1996 De Tomaso Guará Coupé is one of approximately 21 examples produced, and is presented as originally delivered in Porsche Blue Metallic (374) over a *Pelle Grigia* interior. According to its included factory build certificate from De Tomaso, this example was delivered in September 1997 and was registered to its first owner in London in 1999. The Guará passed to its second owner in the U.K. in September 2007, who secured features for it in the February 2009 issue of *BMW Car* and July 2011 edition of *Classic & Sports Car*.

Acquired by the consignor in September 2012 and deregistered two years later, this example has continued to receive diligent care and maintenance and has been driven seldom since.

Showing just over 25,000 kilometers at cataloging and offered with its original build documentation, this 1996 De Tomaso Guará Coupé is unique even amongst De Tomaso’s well-published lineup of Italian, Argentinian, and American sports car combinations. It is sure to attract intrigue and fascination wherever it appears, whether at curated supercar gatherings or prestigious concours events worldwide.







Nach drei Jahrzehnten, in denen man erfolgreich amerikanische Motoren mit italienischem Styling kombiniert hatte, stand De Tomaso vor der Herausforderung, den legendären Pantera für die sich schnell verändernden 1990er Jahre zu ersetzen. Die Antwort war der markante Guará, ein futuristischer Mittelmotor-Sportwagen auf Basis des Maserati Barchetta Stradale Prototyps von 1991. Am Genfer Auto-Salon 1993 präsentiert, führte der Guará die Tradition der Marke fort, leistungsstarke Triebwerke von Fremdherstellern zu nutzen. Dieses Mal kam ein 4,0-Liter-V8 von BMW zum Einsatz, wenngleich De Tomaso schnell wieder zum günstigeren modularen 4,6-Liter-V8 von Ford wechselte und nach 1995 nur noch eine Handvoll Guarás mit dem BMW-Motor ausgestattet wurden. Der Guará verfügte über ein Aluminium-Wabenstruktur-Zentralrohrrahmen-Chassis, verkleidet mit einer Karosserie aus einer cleveren Mischung aus Kevlar, Kohlefaserverbundstoffen und Glasfaser. Zudem besaß er eine vom Rennsport abgeleitete Radaufhängung mit Uniball-Gelenken, welche von dem bekannten Formel-1-Ingenieur Enrique Scalabroni entworfen worden war. Die Ära des Guará war ebenso kurz wie bedeutsam, da er das letzte von De Tomaso produzierte Modell war, das unter der Leitung von Alejandro de Tomaso vor dessen Ableben im Jahr 2003 entwickelt wurde.

Dieses De Tomaso Guará Coupé von 1996 ist eines von etwa 21 produzierten Exemplaren und präsentiert sich im Zustand seiner Originalauslieferung in Porsche Blue Metallic (374) und einer Innenausstattung in *Pelle Grigia*. Laut dem beiliegenden Werks-Auslieferungszertifikat von De Tomaso wurde dieser Wagen im September 1997 ausgeliefert und im Jahr 1999 in London auf seinen ersten Besitzer zugelassen. Im September 2007 ging der Guará an seinen zweiten Besitzer in Grossbritannien, der Reportagen über das Fahrzeug in der Februarausgabe 2009 von *BMW Car* und der Juliausgabe 2011 von *Classic & Sports Car* ermöglichte.

Im September 2012 vom Einlieferer erworben und zwei Jahre später abgemeldet, wurde dieses Exemplar weiterhin sorgfältig gepflegt, gewartet und seitdem nur selten gefahren.

Mit einem Kilometerstand von knapp über 25.000 Kilometern zum Zeitpunkt der Katalogisierung und mit seiner originalen Herstellungsdokumentation angeboten ist dieses 1996er De Tomaso Guará Coupé selbst innerhalb des viel publizierten Portfolios von De Tomaso aus italienischen, argentinischen und amerikanischen Sportwagen-Kombinationen einzigartig. Es wird zweifellos überall dort, wo es auftaucht – sei es bei handverlesenen Supersportwagen-Treffen oder auf renommierten Concours-Veranstaltungen weltweit –, Neugier und Faszination wecken.



∫ LOT 194

2012 Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse ex-Geneva Motorshow 2012

Chassis | Fahrgestell Nr.	VF9SV25282M795015	CHF 2’600’000 - CHF 3’300’000
Documents	Bill of Sale	
Dokumente	Kaufvertrag	

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported in Switzerland. Following the auction, Swiss customs clearance or re-export must be arranged via CAR Logistics.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt. Im Anschluss an die Auktion muss die definitive Einfuhr in die Schweiz oder Wiederausfuhr über CAR Logistics arrangiert werden.

Please note: Online Bidding is not available for this lot, unless specifically pre-arranged with Broad Arrow before the auction begins. For further information and alternative bidding options please reach out to bid@broadarrowauctions.com

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los kein Online-Gebot möglich ist. Für weitere Informationen und alternative Bietmöglichkeiten wenden Sie sich bitte an bid@broadarrowauctions.com.

- One of just 92 Grand Sport Vitesse examples produced
- Displayed at the 2012 Geneva Motor Show during the official unveiling of the Veyron Grand Sport Vitesse
- Finished in Jet Grey over two-tone Tangerine and black leather upholstery
- Offered today with less than 17,000 kilometers at cataloging
- Accompanied by its Speed Key, owner’s manuals in their pouch, and presentation box
- Powered by a quad-turbocharged 8.0-liter W16 delivering 1,200 PS and 1,500 Nm of torque
- The roadster variant of the record-setting Veyron Super Sport featuring a removable targa top roof

- Eines von nur 92 produzierten Exemplaren des Grand Sport Vitesse
- Am Genfer Auto-Salon 2012 während der offiziellen Neuvorstellung des Veyron Grand Sport Vitesse ausgestellt
- Ausführung in *Jet Grey* und einer zweifarbigen Leder-Innenausstattung in *Tangerine* und Schwarz
- Wird heute mit einer Laufleistung von weniger als 17.000 Kilometern zum Zeitpunkt der Katalogisierung angeboten
- Von seinem *Speed Key*, den Betriebsanleitungen in ihrer Tasche sowie der Präsentationsbox begleitet
- Angetrieben von einem 8,0-Liter-W16-Motor mit Vierfach-Turbolader, der 1.200 PS und ein Drehmoment von 1.500 Nm leistet
- Die Roadster-Variante des bahnbrechenden Veyron Super Sport mit abnehmbarem Targa-Dach









The Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse is the ultimate evolution of the world-shattering Veyron. It pairs the Veyron Super Sport's peerless, record-breaking performance with the thrill of roofless driving, and remains one of the most powerful and exclusive open-air automobiles ever built.

The Grand Sport Vitesse was born from the foundation of the Veyron Super Sport, itself a faster and more powerful evolution of the original Veyron 16.4. Unveiled in 2010, the Super Sport elevated performance with four larger turbochargers and intercoolers, boosting the proven W16's output to 1,200 PS and 1,500 Nm of torque. The Super Sport's drivetrain components were thoroughly reinforced, and its seven-speed direct-shift transmission was revised with new gearing ratios. Its engineering brilliance culminated in a Guinness World Record-certified average top speed of 431.072 km/h, making it the fastest production car in the world at the time—an achievement it held until 2017. The best of Bugatti was yet to come, however.

Unveiled in 2012 the Grand Sport Vitesse brought the Veyron's story to a close in spectacular fashion. The added targa top from the Grand Sport was enhanced by a newly developed roof spoiler that dramatically reduced cockpit wind noise. Positioned as the most luxurious expression of the Veyron lineage—its cabin adorned with exquisite quilted Italian leather—the Vitesse remained unwavering in its purpose: its very name the French word for "speed." Its quad-turbocharged W16 was identical in output to the Super Sport, and the Vitesse sprinted from zero to 100 km/h in just 2.6 seconds on the way to a limited top speed of 375 km/h. In April 2013, an unrestricted Grand Sport Vitesse recorded a 408.84 km/h top speed at Ehra-Lessien, taking the record for the fastest production roadster at the time. Anthony Liu, the racing driver who consummated the record, said: "even at such high speeds it remained incredibly comfortable and stable. With an open-top, you can really experience the sound of the engine and yet even at higher speeds I did not get compromised by the wind at all." Bugatti produced just 92 examples of the Grand Sport Vitesse between 2012 and 2015, each specimen highly unique and meticulously tailored to its owner's tastes.

The Grand Sport Vitesse broke cover at the 2012 Geneva Motor Show, and it was in fact the very example offered here that was first shown at Europe's premier exotic automotive industry show. Chassis number 015 was one of two Veyron 16.4 Grand Sport Vitesses on display at Geneva during the reveal, alongside a two-tone blue example. Boasting such a striking specification, it is easy to see why this Grand Sport Vitesse was chosen to represent Bugatti's zero-compromise roadster as it was announced on the world stage. The exterior is clothed in an understated Jet Grey finish, complemented by subtle black and carbon fiber accents on its wheels, badges, and aerodynamic elements. Its cockpit is eye-catching even with the top fitted, consisting of two-tone black and Tangerine leather on its trim and seats. Tangerine accents further decorate the contrast stitching and Vitesse logos on the headrests and center console, along with tasteful carbon fiber and silver trim pieces. "Geneva Motorshow 2012" is inscribed on the door sills as well as on a metal plaque in the luggage compartment, further authenticating this example as a special display vehicle.

Der Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse ist die kompromisslose Evolutionsstufe des atemberaubenden Veyron. Er vereint die unvergleichliche, Rekorde brechende Leistung des Veyron Super Sport mit dem Nervenkitzel des offenen fahrens und bleibt eines der leistungsstärksten und exklusivsten Cabrios, die je produziert wurden.

Der Grand Sport Vitesse entstand auf der Basis des Veyron Super Sport, welcher selbst eine schnellere und leistungsstärkere Weiterentwicklung des ursprünglichen Veyron 16.4 war. Der 2010 vorgestellte Super Sport bot eine Leistungssteigerung mittels vier grösseren Turboladern und Ladeluftkühlern und hob die Pferdestärke des bewährten W16-Motors auf 1.200 PS und 1.500 Nm Drehmoment an. Die Antriebskomponenten des Super Sport wurden gründlich optimiert, und sein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe erhielt eine neue Übersetzung. Seine ingenieurtechnische Brillanz gipfelte in einer vom Guinness-Buch der Rekorde zertifizierten durchschnittlichen Höchstgeschwindigkeit von 431,072 km/h, was ihn zum damals schnellsten Serienfahrzeug der Welt machte – ein Rekord, welcher bis 2017 hielt. Das Beste von Bugatti sollte jedoch erst noch kommen.

Der 2012 vorgestellte Grand Sport Vitesse brachte den Abschnitt des Veyron auf spektakuläre Weise zum Abschluss. Das hinzugefügte Targa-Dach des Grand Sport wurde durch einen neu entwickelten Dachspoiler ergänzt, der die Windgeräusche im Cockpit drastisch reduzierte. Positioniert als luxuriöseste Variante der Veyron-Modellreihe – mit einer Kabine, die mit exquisitem, gestepptem italienischem Leder veredelt war – blieb der Vitesse seiner Bestimmung treu: Sein Name ist das französische Wort für „Geschwindigkeit". Sein W16 mit Vierfach-Turbolader war leistungsmässig identisch mit dem Super Sport, und der Vitesse sprintete in nur 2,6 Sekunden von null auf 100 km/h auf dem Weg zu einer begrenzten Höchstgeschwindigkeit von 375 km/h. Im April 2013 erreichte ein ungedrosselter Grand Sport Vitesse auf dem Prüfgelände in Ehra-Lessien eine Höchstgeschwindigkeit von 408,84 km/h und stellte damit den Rekord für den damals schnellsten Serien-Roadster auf. Anthony Liu, der Rennfahrer, welcher diese Bestmarke setzte, meinte: „Selbst bei so hohen Geschwindigkeiten blieb er unglaublich komfortabel und stabil. Mit offenem Dach kann man den Sound des Motors wirklich erleben, und selbst bei höheren Geschwindigkeiten wurde ich vom Wind überhaupt nicht beeinträchtigt." Bugatti produzierte zwischen 2012 und 2015 nur 92 Exemplare des Grand Sport Vitesse, wobei jedes einzelne Exemplar absolut einzigartig war und akribisch auf den Geschmack seines Besitzers zugeschnitten wurde.

Der Grand Sport Vitesse feierte seine Premiere am Genfer Auto-Salon 2012, und es war tatsächlich exakt das hier angebotene Exemplar, welches erstmals an Europas wichtigster Messe für exklusive Automobile vorgestellt wurde. Fahrgestellnummer 015 war einer von zwei Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse, die während der Präsentation nebst einem zweifarbigen blauen Exemplar in Genf ausgestellt waren. Bei einer so eindrucksvollen Spezifikation ist leicht zu verstehen, warum dieser Grand Sport Vitesse ausgewählt wurde, um Bugattis kompromisslosen Roadster anlässlich seiner Ankündigung auf der Weltbühne zu repräsentieren. Das Äussere ist in einem dezenten *Jet Grey*-Finish lackiert, das durch subtile schwarze und Carbon-Akzente an den Rädern, Emblemen und aerodynamischen Elementen ergänzt wird. Das Cockpit ist selbst bei montiertem Dach ein Blickfang



As one of just 92 examples produced, this Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse offers the exceedingly rare opportunity to acquire one of the coveted iterations of Bugatti's landmark hypercar, made all the more significant by chassis 015's role in introducing that iteration to the world at the exalted Geneva Motor Show. Following its reveal, the rare Veyron enjoyed private collector ownership in Europe and is accompanied by its Speed Key, owner's manuals in their pouch, and presentation box, with just 16,802 kilometers recorded at the time of cataloging.

Beyond its exceptional provenance, this Veyron's stunning specification and modest mileage make it a compelling addition to any distinguished collection of revolutionary hypercars. It is perfectly suited to commanding attention at the most illustrious automotive gatherings, or embarking on an unforgettable grand tour with the roof stowed and a convoy of fellow head-turning collector cars in tow.

und besteht aus zweifarbigem schwarzen und tangerinefarbenen Leder an der Verkleidung und den Sitzen. *Tangerine*-Akzente verzieren zudem die Kontrastnähte und Vitesse-Logos auf den Kopfstützen und der Mittelkonsole, zusammen mit geschmackvollen Elementen aus Carbon und Silber. „Geneva Motorshow 2012" ist sowohl auf den Einstiegsleisten als auch auf einer Metallplakette im Gepäckraum eingraviert, was dieses Exemplar zusätzlich als beglaubigtes Ausstellungsfahrzeug bestätigt.

Als eines von nur 92 hergestellten Exemplaren bietet dieser Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse die äusserst seltene Gelegenheit, eine der begehrtesten Ausführungen von Bugattis wegweisendem Hypercar zu erwerben – noch bedeutsamer gemacht durch das Auftreten von Fahrgestell 015 anlässlich der Weltpremiere dieser Ausführung am beliebten Genfer Auto-Salon. Nach seiner Neuvorstellung befand sich der seltene Veyron im Besitze privater Sammler in Europa. Er wird zusammen mit seinem *Speed Key*, den Betriebsanleitungen in ihrer Tasche sowie der Präsentationsbox geliefert, wobei zum Zeitpunkt der Katalogisierung lediglich 16.802 Kilometer registriert wurden.

Über seine aussergewöhnliche Provenienz hinaus machen die atemberaubende Spezifikation und die geringe Laufleistung diesen Veyron zu einer überzeugenden Ergänzung für jede bedeutende Sammlung revolutionärer Hypercars. Er eignet sich perfekt dazu, an den gefeiertsten Automobiltreffen die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen oder sich mit verstautem Dach und einem Konvoi gleichgesinnter, aufsehenerregender Sammlerfahrzeuge auf eine unvergessliche Gran Tour zu begeben.







LOT 195

2009 Rolls-Royce Phantom Coupé

Chassis | Fahrgestell Nr.	SCA3C680X9UX29115
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 210’000 - CHF 250’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

— On display at the 2009 Geneva International Motor Show

— Finished in Black Cherry over a two-tone Red and Black leather interior

— A low-mileage example offered with just over 15,000 kilometers at cataloging and a file of recent service records

— Powered by a 6.75-liter V12 mated to a six-speed automatic transmission

— Ausgestellt am Internationalen Auto-Salon Genf von 2009

— Lackiert in Black Cherry und einer zweifarbigen Lederausstattung in Rot und Schwarz

— Ein makelloses Exemplar mit niedriger Laufleistung von etwas mehr als 15.000 Kilometern bei der Katalogisierung und einer Akte kürzlicher Service-Nachweise

— Von einem 6,75-Liter-V12 angetrieben, gekoppelt mit einem Sechsgang-Automatikgetriebe

Introduced at the 2008 Geneva Motor Show, the Rolls-Royce Phantom Coupé is a two-door grand tourer built at Goodwood from 2008 to 2016. Featuring rear-hinged doors, a pillarless hardtop, a hand-stitched leather interior, and a 6.75-liter V12 delivering effortless performance, it showcases Rolls-Royce’s exclusivity, refinement, and bespoke luxury.

A plate affixed to this car commemorates its display by Rolls-Royce at the 79th Geneva International Motor Show, held from 5 through 15 March 2009. It is finished in Black Cherry with Red coachlines over a two-tone Red and Black leather interior, with a Black dashboard, center console, carpeting, and lambswool overmats providing a striking contrast. It was registered to its first Swiss owner on 27 March 2009 through the official Rolls-Royce dealer, Keller Motorcars Geneva, then sold to a second Swiss collector in 2014 with 10,000 kilometers recorded. It then passed to its third and current owner at Broad Arrow’s 2025 Zürich Auction. Since then, it has returned to Swiss specialists for an infotainment control repair, a thorough interior detail, and a fresh coat of protective wax. The car is offered today with just over 15,000 kilometers recorded at cataloging and a file of recent service records.

Held by just three owners from new, this Phantom carries the added distinction of a color combination that has drawn attention since its Geneva debut, marking Rolls-Royce’s return to the ultra-luxury coupe segment after more than two decades. It remains as capable of quiet, effortless cruising as it is of catching the eye of anyone who passes it.





LOT 196

1998 Ferrari 550 Maranello

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZFFZR49B000112610	CHF 140’000 - CHF 170’000
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

- Delivered new in Switzerland through Emil Frey
- Retains its original *Grigio Titanio* over *Rosso* leather interior
- Major service performed by Modena Motorsport in May 2026, including timing belts, dry-ice underbody cleaning, and sticky-component treatment
- Showing 62,501 kilometers at cataloging, documented by its original stamped service book
- Powered by the 485-CV 5.5-liter V12 paired with a gated six-speed manual transmission

- In der Schweiz durch Emil Frey als Neuwagen ausgeliefert
- Präsentiert in der originalen Farbkombination Grigio Titanio mit rotem Lederinterieur (Rosso)
- Durchführung einer grossen Wartung im Mai 2026 durch Modena Motorsport, einschliesslich Zahnriemen, Trockeneisreinigung des Unterbodens und Behandlung klebriger Innenraumteile
- Mit 62.501 Kilometer zum Zeitpunkt der Katalogisierung, dokumentiert durch das originale, gestempelte Serviceheft
- Von einem 485 PS starken 5,5-Liter-V12 angetrieben, gekoppelt mit dem begehrten manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe

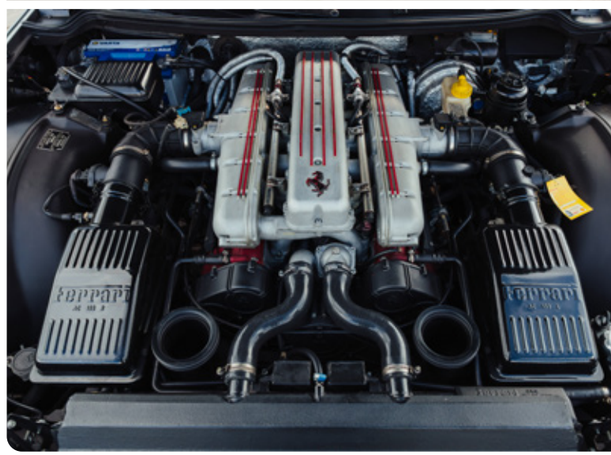
Delivered new in Switzerland through Emil Frey in 1998, this Ferrari 550 Maranello is a Pininfarina-designed grand tourer that marked Ferrari’s return to a front-engine V12 configuration, paired with a gated six-speed manual transmission. Finished in the handsome combination of *Grigio Titanio* over *Rosso* leather upholstery, the car still retains this elegant factory specification to this day.

Showing just 62,501 kilometers on the odometer at the time of cataloging, as supported by the service coupons in its original stamped service book, the car was regularly maintained, first by its supplying dealer, Emil Frey, and subsequently by Ferrari Lausanne and Ferrari specialists Gross Garage in Horw in 2008, before remaining off the road for a period of time, with the odometer staying at around 60,000 kilometers.

Its second owner would add only a little over 2,000 kilometers to the total, with the car receiving a recent major service by Modena Motorsport in Germany in May 2026. The important timing belts were replaced, while the car also benefited from correction of the well-known sticky interior components common to Ferraris of this era. The original *Grigio Titanio* paintwork was carefully corrected, the underbody was given a dry-ice cleaning, and the fluids and filters were replaced. The air-conditioning system was also serviced, and four Continental tires were fitted.

With just 62,501 kilometers, its original color combination, and recent comprehensive servicing, this 550 Maranello is a car meant to be driven and enjoyed. It offers an appealing entry into front-engine V12 Ferrari ownership, combining the marque’s enduring grand touring tradition with the modernity that defined Ferrari’s approach to the dawn of the new millennium.







Dieser 1998 in der Schweiz durch Emil Frey als Neuwagen ausgelieferte Ferrari 550 Maranello ist ein von Pininfarina entworfener Grand Tourer, der Ferraris Rückkehr zu einer Frontmotor-V12-Konfiguration markierte, ab Werk ausgestattet mit dem hochbegehrten offenen Sechsgang-Schaltgetriebe. Dieser Wagen präsentiert sich in der eleganten Kombination Grigio Titanio und einer Lederausstattung in Rosso, der bis heute aufrechterhaltenen eleganten Werksspezifikation.

Mit einem Kilometerstand von bloss 62.501 Kilometern zum Zeitpunkt der Katalogisierung – belegt durch die Service-Einträge im originalen, gestempelten Serviceheft – wurde der Wagen regelmässig gewartet: zunächst durch seinem ausliefernden Händler Emil Frey und in der Folge durch Ferrari Lausanne sowie dem Ferrari-Spezialisten Gross Garage in Horw im Jahr 2008, bevor er für eine gewisse Zeit aus dem Verkehr genommen wurde und der Tacho bei rund 60.000 Kilometern verblieb.

Sein zweiter Besitzer fügte der Gesamtlaufleistung nur etwas mehr als 2.000 Kilometer hinzu, wobei das Fahrzeug im Mai 2026 einen umfassenden Service bei Modena Motorsport in Deutschland erhielt. Die wichtigen Zahnriemen wurden ersetzt, während der Wagen zudem von der Behebung der für Ferraris dieser Ära typischen klebrigen Innenraumkomponenten profitierte. Die originale Lackierung in Grigio Titanio wurde sorgfältig aufgearbeitet, der Unterboden mit Trockeneis gereinigt und die Betriebsstoffe sowie Filter ersetzt. Die Klimaanlage wurde ebenfalls gewartet und vier neue Continental-Reifen montiert.

Mit nur 62.501 Kilometern, seiner originalen Farbkombination und der kürzlich erfolgten umfassenden Wartung ist dieser 550 Maranello ein Fahrzeug, das gefahren und genossen werden möchte. Er bietet einen attraktiven Einstieg in die Welt der Frontmotor-V12-Ferraris und verbindet die langlebige Grand-Touring-Tradition der Marke mit der Modernität, welche Ferraris Weg an der Schwelle des neuen Jahrtausends prägte.







When Mercedes-Benz unveiled the production SLR McLaren at the 2003 Frankfurt Motor Show, it revived a name made famous by the 1955 300 SLR racers. The SLR combines a carbon-fiber body, carbon-ceramic brakes, butterfly doors, and a rear airbrake. Power comes from an AMG-built 5,439-cc supercharged V8 rated at 626 PS, sent through the five-speed AMG Speedshift R automatic transmission.

This example completed its final quality inspection at McLaren Cars in Woking on 3 February 2005. It was delivered new on 14 February 2005 through Merbag Schlieren, just outside Zurich. The car was specified in Crystal Galaxite Black Metallic with a Black and Anthracite leather interior. It was additionally specified with “XL” seats for both driver and passenger, and 19-inch turbine-design wheels.

After a first Swiss owner who drove it regularly, the SLR passed to Vincent Crescia, a well-known Citroën restorer responsible for many DS sedans and convertibles at Garage du Lac. He acquired the car with roughly 40,000 kilometers and kept it for two years. Never fond of black cars, he had the SLR refinished in Arabian Grey circa 2012 to a very high standard.

Its stamped service book records servicing at the Maybach and Mercedes-Benz SLR McLaren Service Center in Schlieren. At the time of cataloging, this SLR showed 49,000 kilometers. Its paint and wheels were described as excellent by the consigning Broad Arrow Group specialist. Swiss-delivered and refinished by a respected restorer, it offers the SLR’s supercharged AMG thrust in a cabin made for long distances.

≈ LOT 197

2005 Mercedes-Benz SLR McLaren Coupé

Chassis | Fahrgestell Nr.	WDD1993761M000421
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 250’000 - CHF 300’000

Please note this Lot is subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer’s Premium).

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los die Mehrwertsteuer auf den gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch die Käuferaufschlag) anfällt.

- Delivered new in Switzerland through Merbag Schlieren
- Refinished in Arabian Grey with a Black and Anthracite leather interior
- Offered with 49,000 kilometers at cataloging
- Powered by the 626-PS, AMG-built 5.4-liter supercharged V8, paired with the AMG Speedshift R five-speed automatic transmission
- Optioned with the “XL” seats for both the driver and passenger
- A tour de force of engineering, performance, and styling

- Aus Schweizer Erstauslieferung durch Merbag Schlieren
- Neulackierung in Arabischgrau mit einer Innenausstattung aus schwarzem und anthrazitfarbenem Leder
- Zum Zeitpunkt der Katalogisierung mit 49.000 Kilometern angeboten
- Vom 626 PS starken, bei AMG produzierten 5,4-Liter-Kompressor-V8 angetrieben, gepaart mit dem AMG Speedshift R Fünfgang-Automatikgetriebe
- Mit den optionalen „XL“-Sitzen für Fahrer und Beifahrer ausgestattet
- Ein Meisterwerk der Ingenieurskunst, Leistung und des Designs



Als Mercedes-Benz an der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) 2003 in Frankfurt den Serien-SLR McLaren vorstellte, erweckte die Marke einen Namen zu neuem Leben, welcher durch die 300-SLR-Rennwagen von 1955 berühmt geworden war. Der SLR vereint eine Karosserie aus Kohlefaser (Karbon) mit Carbon-Keramik-Bremsen, Flügeltüren und einer Heck-Luftbremse (Airbrake). Für den Antrieb sorgt ein von AMG gefertigter 5.439-cm³-Kompressor-V8 mit 626 PS, dessen Kraft über das Fünfgang-Automatikgetriebe “AMG Speedshift R” an die hinteren Räder weiterleitet.

Dieses Exemplar absolvierte seine finale Qualitätsprüfung bei McLaren in Woking am 3. Februar 2005. Die Neuauslieferung erfolgte am 14. Februar 2005 über Merbag Schlieren außerhalb von Zürich. Der Wagen wurde in Crystal Galaxit Schwarz Metallic (158U) mit einer Leder-Innenausstattung in Schwarz und Anthrazit geordert. Zusätzlich spezifizierte man ihn mit den „XL“-Sitzen für Fahrer und Beifahrer sowie 19-Zoll-Rädern im Turbinen-Design.

Nach dem ersten Schweizer Besitzer, der den Wagen regelmäßig fuhr, ging der SLR an Vincent Crescia über – einen bekannten Citroën-Restaurator, welcher in der “Garage du Lac” für zahlreiche DS-Limousinen und -Cabriolets verantwortlich zeichnete. Er erwarb das Fahrzeug mit rund 40.000 Kilometern und behielt es zwei Jahre lang. Da er kein Freund schwarzer Autos war, ließ er den SLR um das Jahr 2012 auf sehr hohem Niveau in Arabischgrau neulackieren.

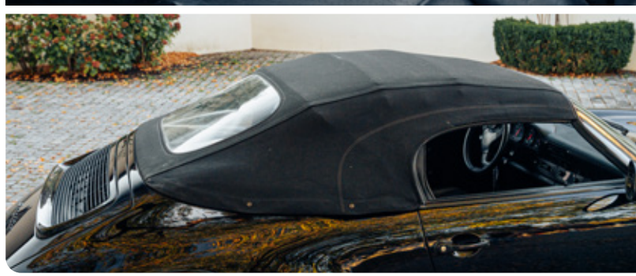
Das gestempelte Serviceheft belegt Wartungen im Maybach & Mercedes-Benz SLR McLaren Service Center in Schlieren. Zum Zeitpunkt der Katalogisierung hat dieser SLR 49.000 km zurückgelegt. Der einliefernde Spezialist der Broad Arrow Gruppe beschrieb die Lackierung und Räder als in hervorragendem Zustand. Als in der Schweiz ausgeliefertes Fahrzeug mit seiner beeindruckenden AMG-Kompressorleistung in Kombination mit dem tollen SLR-Innenraum ist es wie geschaffen für unbeschwerte, lange Strecken.











LOT 198

1993 Porsche 911 Speedster

Chassis | Fahrgestell Nr.	WP0ZZZ96ZRS455144	CHF 180’000 - CHF 220’000
Engine | Motor Nr.	62P04487	
Transmission | Getriebe Nr.	2000552	

Documents	Swiss Carte Grise with Veteran Code
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis mit Veteraneneintrag

- A Swiss-market example from new that benefits from Swiss veteran registration status today
- One of just 521 Rest of World 964-generation 911 Speedsters built
- Powered by its original, matching-numbers engine and five-speed manual transmission
- Offered with just 38,500 km at cataloging with only two owners from new
- Finished in Black over a Black leatherette interior
- Specified with a limited-slip differential, heated electrically adjustable comfort seats, and air conditioning

- Eine Schweizer Neuauslieferung; heute als Veteranenfahrzeug zugelassen
- Eines von nur 521 hergestellten Exemplaren des 911 Speedster der 964er Rest der Welt („Rest of World“ / RoW) Generation
- Von seinem originalen, Matching Numbers Motor und sportlichen manuellen Fünfgang-Schaltgetriebe angetrieben
- Zum Zeitpunkt der Katalogisierung mit nur 38.500 km und bloss zwei Vorbesitzern angeboten
- Ausführung in Schwarz mit einer Innenausstattung aus schwarzem Kunstleder
- Ausstattung umfasst Sperrdifferenzial, beheizbare sowie elektrisch verstellbare Komfortsitze sowie Klimaanlage

This Speedster was completed to Swiss specification on 29 April 1993 and delivered new on 21 August 1993 by Auto Mathis AG of St. Moritz, per its original stamped service booklet. Its Porsche Birth Certificate shows it finished in Black with a Black leatherette interior. The car was specified with heated comfort seats with electric height adjustment, and was joined by air conditioning, cruise control, a leather sport steering wheel, a limited-slip differential, and 17-inch Cup wheels. Lastly, the 3.6-liter air-cooled flat-six was paired with the sporting and now highly sought after five-speed manual transmission.

The first owner, Lodovico Antinori from the world famous Antinori wine dynasty, retained the Speedster until 2002, and a copy of the original Swiss Carte Grise remains on file. The present owner acquired it in 2003. It is registered as a Swiss veteran car, a status reserved for well-preserved examples at least 30 years old. Subtly upgraded since, it carries a modern Porsche Classic radio, along with H&R lowering springs and wheel spacers that sharpen its stance. Today it remains in superb condition, shows 38,500 km at the time of cataloging, and comes with an extensive folio of 964-era Speedster literature.

With just 936 built, the 964 Speedster is rarer than many serialized limited-edition 911s today. With the top folded, the air-cooled six just behind the cockpit, and a five-speed in hand, this is the 911 in its most fundamental form.

Gemäss dem gestempelten Original-Serviceheft wurde das Fahrzeug am 29. April 1993 nach Schweizer Spezifikation fertiggestellt und am 21. August 1993 durch die Auto Mathis AG in St. Moritz neu ausgeliefert. Das Porsche-Auslieferungszertifikat weist die Aussenfarbe als Schwarz mit einer schwarzen Kunstlederausstattung aus. Der Wagen wurde mit beheizbaren Komfortsitzen mit elektrischer Höhenverstellung geordert und zudem mit Klimaanlage, Tempomat, einem Sportlederlenkrad, einem Sperrdifferenzial sowie 17-Zoll-Cup-Rädern ausgestattet. Schliesslich paarte man den luftgekühlten 3,6-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit dem sportlichen und heute äusserst begehrten manuellen Fünfgang-Schaltgetriebe.

Der Erstbesitzer, Lodovico Antinori aus der weltberühmten Weinbau-Dynastie Antinori, behielt den Speedster bis 2002; eine Kopie des ursprünglichen Schweizer Fahrzeugausweises liegt vor. Der heutige Eigentümer erwarb den Wagen im Jahre 2003. Dieses Exemplar ist als Schweizer Veteranenfahrzeug zugelassen – ein Status, welcher gut erhaltenen Exemplaren vorbehalten ist, die mindestens 30 Jahre alt sind. Seither dezent aufgewertet, verfügt der Wagen über ein modernes Porsche Classic Radio sowie H&R-Sportfedern und Spurverbreiterungen, die ihm ein schärferes Auftreten verleihen. Heute befindet sich das Fahrzeug in einem hervorragenden Zustand, zeigt zum Zeitpunkt der Katalogisierung 38.500 km und wird mit einer Mappe umfangreicher Literatur zum 964 Speedster übergeben.

Mit nur 936 gebauten Exemplaren ist der 964 Speedster seltener als viele der heutigen nummerierten limitierten Sonderserien des 911. Bei geöffnetem Verdeck, mit dem luftgekühlten Sechszylinder direkt hinter dem Cockpit und dem Fünfgang-Schaltknauf in der Hand zeigt sich der 911 hier in seiner reinsten Form.











≈ LOT 199

2011 Ferrari California

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZFFLJ65B000181094
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 80’000 - CHF 120’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note this Lot is subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer’s Premium).

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los die Mehrwertsteuer auf den gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch die Käuferaufschlag) anfällt.

- Delivered new in Switzerland through official Ferrari dealer Niki Hasler AG
- Exceptionally elegant *Verde Goodwood* over a Tan leather interior
- Showing 68,437 km at the time of cataloging, with a consistent service history and mileage supported by its stamped service book
- Offered with factory documentation, tools, and two keys
- First front-engined V8 Ferrari production road car, featuring a 4,297 cc DOHC V8 and seven-speed automatic transmission
- Dressed by Scaglietti to a design by Pininfarina

- Schweizer Erstauslieferung durch den offiziellen Ferrari-Händler Niki Hasler AG
- Aussergewöhnlich elegante Farbkomposition in Verde Goodwood mit einer Innenausstattung aus braunem Leder („Tan“)
- Laufleistung zum Zeitpunkt der Katalogisierung: 68.437 km; lückenlose Wartungshistorie und Laufleistung mit dem gestempelten Serviceheft belegt
- Mit Werksdokumentation, Werkzeug und zwei Schlüsseln angeboten
- Der erste Ferrari-Serienstrassenwagen mit V8-Frontmotor, mit einem 4.297-cm³-DOHC-V8 gepaart mit einem Siebengang-Automatikgetriebe ausgestattet
- Durch Scaglietti nach einem Entwurf von Pininfarina hergerichtet

Penned by Pininfarina, the Ferrari California boasts a powerful, muscular profile punctuated by air intakes reminiscent of those found on the 250 GT California, from which it takes its name. Its retractable hardtop opens and stows away at the touch of a button, combining the performance of a *berlinetta* with the versatility of a convertible. As the first Ferrari production road car to feature a front-mounted V8, the California pairs its 4,297-cc engine with a seven-speed automatic transmission, delivering 460 PS and a top speed of 310 km/h.

Delivered new in Switzerland on 10 June 2011 through Niki Hasler AG, the official Ferrari dealer in Basel, this example is finished in the particularly exceptional *Verde Goodwood* over a Tan leather interior. Accompanied by its factory documentation, including its stamped service book, the car benefits from a consistent, well-documented maintenance history throughout the years. Servicing was carried out by its original supplying dealer until 2017, by which time the odometer showed nearly 30,000 km. Subsequent maintenance was entrusted to Rosso Monza, official Ferrari service center in Italy, followed more recently by Racing Car SA in Grancia at 66,172 km.

Combining a consistent maintenance history with an appealing specification and the seldom-seen *Verde Goodwood* paint, this Ferrari California is equally suited to spirited driving and grand touring. Offering a level of versatility rarely found in a sports convertible of this caliber, with generous luggage capacity and a pass-through to the cabin, it is as well suited to a relaxed weekend on the golf course as to a ski escape.

Der aus der Feder von Pininfarina stammende Ferrari California besticht durch sein kraftvolles, muskulöses Profil, welches durch Lufteinlässe akzentuiert wird, die an den 250 GT California erinnern, von dem er seinen Namen trägt. Sein Klappdach lässt sich auf Knopfdruck öffnen und verstauen, womit die Fahrleistungen einer Berlinetta mit der Vielseitigkeit eines Cabriolets verbunden werden. Als erster Ferrari-Serienstrassenwagen mit einem vorne montierten V8 kombiniert der California seinen 4.297-cm³-Motor mit einem Siebengang-Automatikgetriebe und leistet 460 PS bei einer Höchstgeschwindigkeit von 310 km/h.

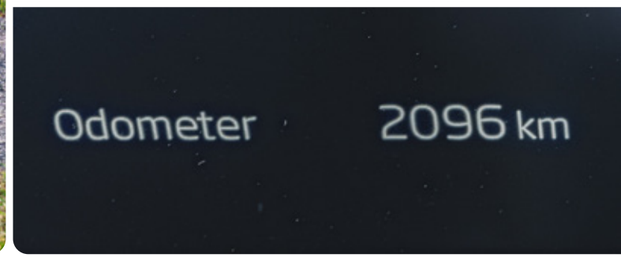
Dieses Exemplar wurde am 10. Juni 2011 über die Niki Hasler AG, den offiziellen Ferrari-Händler in Basel, in der Schweiz erstausgeliefert und ist in der besonders aussergewöhnlichen Farbe Verde Goodwood mit einer Lederausstattung in Tan gehalten. Begleitet von der Werksdokumentation einschliesslich des gestempelten Servicehefts profitiert der Wagen über Jahre lückenloser, bestens dokumentierter Servicehistorie. Die Wartungen wurden bis 2017 durch den ausliefernden Händler ausgeführt, zu welchem Zeitpunkt der Tachometer knapp 30.000 km anzeigte. Die anschliessende Instandhaltung wurde Rosso Monza, einem offiziellen Ferrari-Servicezentrum in Italien, anvertraut und vor Kurzem bei 66.172 km von Racing Car SA in Grancia übernommen.

Durch die Kombination lückenloser Wartungshistorie, ansprechender Ausstattung und dem selten zu sehenden Farbton Verde Goodwood eignet sich dieser Ferrari California ebenso für sportliche Fahrten wie für ausgedehnte Reisen. Mit einer Vielseitigkeit, die in einem Sportcabriolet dieser Klasse selten zu finden ist – inklusive grosszügigem Kofferraumvolumen und einer Durchlademöglichkeit in den Innenraum –, ist er für ein entspanntes Wochenende auf dem Golfplatz genauso perfekt prädestiniert wie für einen Ausflug zum Skifahren.









LOT 200

2022 McLaren 765LT Spider

Chassis | Fahrgestell Nr.	SBM14SCB6NW765145	CHF 400'000 - CHF 500'000
Limitation | Limitierungs Nr.	145/765	
Documents	Swiss Carte Grise	
Dokumente	Schweizer Fahrzeugausweis	

- Number 145 of only 765 765LT Spiders produced
- Delivered new in Switzerland through McLaren Genève
- Finished in striking McLaren Elite paint Amaranth Red with Carbon Black Alcantara interior
- Only 2,096 kilometers on the odometer at cataloging
- Extensively optioned with Stealth Pack, Electrochromic Roof, vehicle lift, and more
- Regularly serviced by its original dealer, as documented by its stamped service book, most recently in October 2026

- Nummer 145 von nur 765 produzierten 765LT Spiders
- Erstauslieferung in der Schweiz über McLaren Genève
- In der umwerfenden McLaren Elite-Farbe Amaranth Red lackiert mit Carbon Black Alcantara-Interieur
- Bei Katalogisierung bloss 2.096 Kilometer auf dem Tachometer
- Umfangreich ausgestattet mit Stealth Pack, elektrochromem Panoramadach, Liftsystem und mehr
- Regelmässig beim Erstauslieferungs-Händler gewartet, dokumentiert durch das abgestempelte Serviceheft, zuletzt im Oktober 2026









Unveiled in 2020, the new 765LT represented McLaren's most extreme Long Tail model yet. The car was available in either Coupe or Spider form, with the Spider featuring an electrically operated retractable carbon fiber hard top which could be lowered or raised in just 11 seconds and at speeds of up to approximately 50 km/h. Both 765LT variants employed a similar Monocage II carbon fiber monocoque chassis to the 720S; the Spider's structure was modified with bonded-in carbon fiber rollover supports. The 765LT also retained the familiar V8 twin-turbocharged Type M840T engine, with power boosted to a mammoth 765 PS. Aerodynamically, the 765LT offered a 25-percent increase in downforce relative to the 720S, thanks to a significantly larger active rear wing, revised carbon fiber floor, and extended front splitter and rear diffuser. Tipping the scales at just 1,388 kilograms, the 765LT Spider was some 80 kilograms lighter than the 720S Spider, a fact instrumental in its startling ability to reach 100 km/h in just 2.8 seconds and a top speed of 330 km/h.

This 2022 McLaren 765LT Spider is number 145 of the mere 765 examples built. It is finished in Amaranth Red, a delightful finish from McLaren's Elite color palette. This striking finish is complemented by both the Stealth Pack and MSO LT Black Pack, with Gloss Black finishes delicately covering much of the 765LT's distinct aerodynamic elements and other exterior surfaces including its standard 10-Spoke Super-Lightweight Wheels. Its cockpit can be observed or obscured by the Electrochromic roof which can adjust the level of tint with the push of a button. Subtle orange contrast stitching punctuates the Carbon Black Alcantara upholstery, with the rest of the interior surfaces finished in Carbon Fiber—including the center tunnel, visible body structure, and steering wheel paddles. The 765LT's extensive options list is rounded off with amenities including air conditioning, parking sensors, and a vehicle lift.

Built to Swiss specifications, this left-hand-drive example was delivered new through McLaren Genève on 2 October 2022 according to its accompanying stamped service booklet. The car has remained local under the care of its sole private owner, with annual services conducted at McLaren Genève. In fact, the 765LT received its comprehensive 4-year service on 2 October 2026, which encompassed an oil change, brake fluid flush, and inspection of many of its major mechanical systems.

Offered today from single ownership with just 2,096 kilometers at cataloging, with a plethora of desirable options and on the back of a major service, this 2022 McLaren 765LT Spider ticks all the boxes for a collector-grade example of McLaren's most unrestrained Long Tail yet.

Der 2020 neu enthüllte 765LT repräsentierte das bislang extremste Long-Tail-Modell von McLaren. Das Fahrzeug war sowohl als Coupé als auch als Spider erhältlich, wobei der Spider über ein elektrisch betriebenes, versenkbares Carbon-Hardtop verfügte, welches in nur 11 Sekunden und bei Geschwindigkeiten von bis zu etwa 50 km/h geöffnet oder geschlossen werden konnte. Beide 765LT-Varianten nutzten ein ähnliches Monocage II Carbon-Monocoque-Chassis wie der 720S; die Rahmenstruktur des Spiders wurde durch eingeklebte Carbon-Überrollbügel modifiziert. Der 765LT behielt zudem den vertrauten V8-Biturbomotor vom Typ M840T bei, dessen Leistung auf gewaltige 765 PS gesteigert wurde. Aerodynamisch bot der 765LT eine Erhöhung des Abtriebs um 25 Prozent gegenüber dem 720S. Er bestach mit einem deutlich grösseren aktiven Heckflügel, einem überarbeiteten Carbon-Unterboden sowie einem erweiterten Frontsplitter und Heckdiffusor. Mit einem Leergewicht von bloss 1.388 Kilogramm war der 765LT Spider rund 80 Kilogramm leichter als der 720S Spider – ein entscheidender Faktor seiner atemberaubenden Fähigkeit, in nur 2,8 Sekunden 100 km/h zu erreichen und eine Höchstgeschwindigkeit von 330 km/h zu erzielen.

Dieser 2022er McLaren 765LT Spider ist Nummer 145 der lediglich 765 hergestellten Exemplare. Er ist in Amaranth Red lackiert, einem wunderschönen Farbton aus McLarens Elite-Palette. Diese markante Lackierung wird sowohl durch das Stealth Pack als auch das MSO LT Black Pack ergänzt, bei denen glänzend schwarze Oberflächen viele der prägnanten aerodynamischen Elemente des 765LT und andere Aussenflächen – einschliesslich der serienmässigen superleichten 10-Speichen-Räder – dezent bedecken. Das Cockpit kann durch das elektrochrome Dach betrachtet oder abgedunkelt werden, welches den Tönungsgrad auf Knopfdruck anpasst. Subtile orangefarbene Kontrastnähte setzen Akzente auf der Carbon Black Alcantara-Polsterung, während die übrigen Innenraumflächen in Carbon ausgeführt sind – einschliesslich der Mittelkonsole, der sichtbaren Karosseriestruktur und der Schaltwippen am Lenkrad. Die umfangreiche Optionsliste des 765LT wird durch Extras wie eine Klimaanlage, Parksensoren und ein Liftsystem abgerundet.

Dieses für den Schweizer Markt produzierte, linksgelenkte Exemplar wurde laut dem beiliegenden abgestempelten Serviceheft am 2. Oktober 2022 über McLaren Genève erstausgeliefert. Das Auto blieb in der Region im Besitz seines einzigen privaten Eigentümers, wobei die jährlichen Wartungen bei McLaren Genève durchgeführt wurden. Daher erhielt der 765LT am 2. Oktober 2026 seinen umfassenden 4-Jahres-Service, welcher einen Ölwechsel, einen Bremsflüssigkeitswechsel und die Überprüfung vieler wichtiger mechanischer Systeme einschloss.

Heute aus Erstbesitz mit nur 2.096 Kilometern bei Katalogisierung angeboten, erfüllt dieser 2022er McLaren 765LT Spider alle Kriterien für ein sammlerwürdiges Exemplar von McLarens bisher extremsten Long Tail; nicht zuletzt dank einer Fülle begehrter Optionen und einer kürzlich durchgeführten grossen Wartung.



◊ ∫ LOT 201

2004 Porsche 911 GT3

Chassis | Fahrgestell Nr.	WP0ZZZ99Z4S690212
Documents Dokumente	Japanese Export Certificate Japanisches Exportzertifikat

CHF 90’000 - CHF 120’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

- German-market example with 28,133 km finished in Carrara White over a Black interior
- Second-generation GT3 with revised styling, improved aerodynamics, and stronger brakes
- Motorsport-derived 996.2 GT3 that balances a pure analog driving feel with a touch of digital capability
- Naturally aspirated 381 PS 3.6-liter flat-six, six-speed manual transmission
- Furnished with its books and a clean CarVX Report

- Exemplar für den deutschen Markt mit 28.133 km in Carraraweiss mit schwarzer Innenausstattung
- GT3 der zweiten Generation mit überarbeitetem Design, verbesserter Aerodynamik und leistungsstärkeren Bremsen
- Vom Motorsport abgeleiteter GT3 der Generation 996.2, der ein pures, analoges Fahrgefühl mit moderner digitaler Funktionalität vereint
- 3,6-Liter-Sechszylinder-Sauger-Boxermotor mit 381 PS, manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe
- Geliefert mit Handbüchern und einem einwandfreien CarVX-Report

In 1999, two-time World Rally Champion Walter Röhrl lapped the Nürburgring Nordschleife in 7 minutes 56 seconds in Porsche’s new 911 GT3. No road-legal production car had gone around in under eight minutes before. Named for the FIA’s GT3 class of production-based racing, the car paired the 996-generation body with a water-cooled flat six developed by Hans Mezger and derived from the engine of the Le Mans-winning 911 GT1.

Porsche presented the second-generation GT3 in 2003, built on the facelifted 996.2-generation 911. The 3,600-cc engine gained 21 PS to reach 381, while revised aerodynamics, suspension, and larger brakes further sharpened the package. Porsche Ceramic Composite Brakes joined the options list for the first time, and top speed rose to 306 km/h. This lowered the lap time by an impressive 13 seconds to 7 minutes 43 seconds on the formidable Nürburgring Nordschleife.

This German-market example was delivered new through Porsche Zentrum Köln on 10 June 2003. It is specified in Carrara White with a Black interior and paired with the standard six-speed manual transmission. Its factory options include air conditioning, xenon headlights with headlamp washers, a top-tinted windscreen, and leather-edged floor mats with Porsche script.

A clean CarVX Report places the car in Japan from 2021 through 2025. More recently, a clean U.S. CARFAX Report records a March 2026 service at Porsche of Fresno in California, which fitted fresh ignition coils and spark plugs among other work. The odometer shows 28,133 km at the time of cataloging, and the car is offered with its books.

Well-kept second-generation GT3s with comfort equipment and modest mileage are increasingly hard to find. This example offers the same experience Röhrl helped define on the Nordschleife more than two decades ago.







1999 umrundete der zweimalige Rallye-Weltmeister Walter Röhrl die Nürburgring-Nordschleife im neuen Porsche 911 GT3 in 7 Minuten und 56 Sekunden. Kein strassenzugelassenes Serienfahrzeug war die Strecke zuvor in unter acht Minuten gefahren. Benannt nach der FIA-GT3-Klasse für seriennahe Rennwagen, kombinierte das Fahrzeug die Karosserie der Generation 996 mit einem von Hans Mezger entwickelten, wassergekühlten Sechszylinder-Boxermotor, der vom Motor des Le-Mans-Siegerwagens 911 GT1 abstammte.

Im Jahre 2003 präsentierte Porsche die zweite Generation des GT3 auf Basis der überarbeiteten 911-Generation 996.2. Der 3,6-Liter-Motor legte um 21 PS auf 381 PS zu, während die überarbeitete Aerodynamik, das Fahrwerk und grössere Bremsen das Gesamtpaket weiter optimierten. Erstmals standen die Keramikbremsen Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) auf der Aufpreisliste, und die Höchstgeschwindigkeit stieg auf 306 km/h. Dies verkürzte die Rundenzeit auf der anspruchsvollen Nürburgring-Nordschleife um beeindruckende 13 Sekunden auf 7 Minuten und 43 Sekunden.

Dieses Exemplar für den deutschen Markt wurde am 10. Juni 2003 über das Porsche Zentrum Köln erstausgeliefert. Es ist in Carrararweiss mit schwarzer Innenausstattung spezifiziert und mit dem serienmässigen manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe ausgerüstet. Zu den werkseitigen Optionen gehören eine Klimaanlage, Xenon-Scheinwerfer mit Scheinwerferreinigungsanlage, eine Windschutzscheibe mit Sonnenblendstreifen sowie Fussmatten mit Ledereinfassung und Porsche-Schriftzug.

Ein einwandfreier CarVX-Report bestätigt den Aufenthalt des Fahrzeugs in Japan von 2021 bis 2025. Ein jüngerer, ebenfalls einwandfreier US-CARFAX-Report dokumentiert einen Service im März 2026 bei Porsche of Fresno in Kalifornien, bei dem unter anderem neue Zündspulen und Zündkerzen installiert wurden. Der Kilometerzähler zeigt zum Zeitpunkt der Katalogisierung 28.133 km an, und das Fahrzeug wird mit seinen Handbüchern angeboten.

Gepflegte GT3 der zweiten Generation mit Komfortausstattung und geringer Laufleistung sind immer schwieriger zu finden. Dieses Exemplar bietet genau das Fahrerlebnis, das Röhrl vor mehr als zwei Jahrzehnten auf der Nordschleife mitgeprägt hat.







LOT 202

2011 Mercedes-Benz SLS AMG

Chassis | Fahrgestell Nr.	WDDRJ7HA8BA000633	CHF 175’000 - CHF 215’000
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

- Early-production SLS AMG built for the U.S. market
- Finished in Iridium Silver Metallic with the optional *designo* Light Brown woven leather, an interior option offered only in this color
- Ordered new with carbon fiber mirror covers, three-piece carbon fiber engine compartment covers, high-gloss carbon interior trim, and a 1,000-watt Bang & Olufsen sound system
- Powered by the hand-assembled 6,208-cc M159 V8 rated at 563 horsepower and paired with a seven-speed dual-clutch transaxle
- Iconic roof-hinged gullwing doors recalling the legendary 300 SL

- Frühes Serienmodell des SLS AMG, für den US-Markt produziert
- Ausführung in Iridiumsilber Metallic mit optionaler *designo* Flecht-Lederausstattung in Hellbraun – eine Innenraumoption, die ausschließlich in dieser Farbe angeboten wurde
- Werksausstattung beinhaltet die Außenspiegelabdeckungen und eine dreiteilige Motorabdeckung aus Carbon, Zierelemente in Hochglanz-Carbon, sowie ein 1.000-Watt-Soundsystem von Bang & Olufsen
- Von einem von Hand montierten 6.208-cm³-V8-Motor (M159) mit 571 PS in Verbindung mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe angetrieben
- Sagenumwobene Flügeltüren mit Dachscharnieren in Anlehnung an den legendären 300 SL

Dieser SLS wurde am 23. März 2010 zu Beginn der Modellproduktion in Sindelfingen für die Fertigung freigegeben und nach US-Spezifikation hergestellt. Er ist in Iridiumsilber Metallic lackiert und mit dem optionalen designo-Flechtleder in Hellbraun ausgestattet – eine Option, welche nur für diese Farbe angeboten wurde. Zusätzlich wurde er mit Außenspiegelabdeckungen aus Carbon, einer dreiteiligen Motorraumabdeckung aus Carbon, Zierelementen in Hochglanz-Carbon, AMG Schmiedefelgen im 10-Speichen-Design und einem 1.000-Watt-Soundsystem von Bang & Olufsen konfiguriert.

Silver Star Motors in Long Island City, New York, verkaufte den Wagen im Mai 2010 als Neuwagen. Laut dem vorliegenden US-CARFAX-Fahrzeugreport war er anschließend auch in Florida, Georgia und Kalifornien zugelassen. Später gelangte dieses Exemplar nach Texas, wo im August 2017 ein Überschwemmungs- und Wasserschaden gemeldet wurde. Im CARFAX heißt es hierzu: „Das Fahrzeug wurde von einer Versicherungsgesellschaft als Totalschaden eingestuft“. Daraufhin wurde der Wagen neu lackiert und gelangte über Kentucky und New Jersey im Mai 2018 nach Deutschland, wobei bei der letzten US-Wartung durch Mercedes-Benz of Caldwell in Fairfield, New Jersey, ein Kilometerstand von 19.819 Meilen (31.896 km) dokumentiert wurde. Heute ist das Fahrzeug in der Schweiz zugelassen und hat die Motorfahrzeugkontrolle (MFK) ohne Mängel bestanden. Der zuständige Spezialist der Broad Arrow Group weist darauf hin, dass sich der Wagen sowohl optisch als auch fahrtechnisch in hervorragendem Zustand befindet und zum Zeitpunkt der Katalogisierung etwas mehr als 52.000 Kilometer anzeigt.

Als moderne Neuinterpretation einer der am meisten gefeierten Formen von Mercedes-Benz und einer der bedeutendsten Errungenschaften der modernen AMG-Geschichte nimmt der SLS AMG einen einzigartigen Platz in der Markenhistorie ein und weist die Flügeltürer-Tradition in eine neue Generation. Das frühe Exemplar verbindet diese Tradition mit einer begehrten Ausstattung – von den designo Flecht-Lederbezügen über die Carbon-Details bis hin zum Bang & Olufsen Soundsystem.

This SLS was released for production on 23 March 2010, early in the model’s run at Sindelfingen, and built to U.S. specification. It is finished in Iridium Silver Metallic with the optional woven *designo* Light Brown leather interior, an option offered only in this color. It was additionally optioned with carbon fiber mirror covers, three-piece carbon fiber engine compartment covers, high-gloss carbon interior trim, AMG 10-spoke forged wheels, and a 1,000-watt Bang & Olufsen sound system.

Silver Star Motors in Long Island City, New York, sold the car new in May 2010, after which it was registered in Florida, Georgia, and California, according to its U.S.-sourced CARFAX Vehicle History Report. The car later went to Texas, where, in August 2017, it was reported flood and water damaged, with the “vehicle declared a total loss by an insurance company” as noted on the CARFAX. It was subsequently repainted and passed through Kentucky and New Jersey before being exported to Germany in May 2018, with 19,819 miles, or 31,896 kilometers, recorded at its final U.S. service by Mercedes-Benz of Caldwell in Fairfield, New Jersey. Today the car is registered in Switzerland, having passed its technical inspection without fault. The consigning Broad Arrow Group specialist also notes that the car both drives and presents beautifully, showing just over 52,000 kilometers at the time of cataloging.

As a modern reinterpretation of one of Mercedes-Benz’s most celebrated shapes, and one of AMG’s most significant modern achievements, the SLS AMG holds a singular place in the marque’s lineage, carrying the Gullwing tradition forward for a new generation. This early example pairs that heritage with a desirable specification, from its woven *designo* hides to its carbon fiber details and Bang & Olufsen sound.









The 991.2-generation Porsche 911 GT3 RS represented the ultimate evolution of Porsche's naturally aspirated, road-legal track weapon when it debuted for the 2018 model year. Offered for a short run until 2019, the GT3 RS was powered by a 4.0-liter flat-six producing 520 PS and revving to 9,000 rpm, combining motor sport-derived aerodynamics, lightweight construction, and a race-bred chassis with everyday usability. With its imposing rear wing, widened bodywork, and uncompromising focus on performance, it remains one of the defining modern GT Porsches.

Finished in striking non-metallic Black, this 2019 model year 911 GT3 RS features the model's signature Lizard Green Communication Color on the Black High-Gloss centerlock wheel rim lips and RS center cap logos. This vivid shade was selected by Porsche to embody the model's extroverted personality and draw attention to its supreme blend of motorsport-inspired technology and road-going capability. The interior was specified in Black leather and Race-Tex with numerous Lizard Green details including deviated stitching, GT3 RS headrest stitching and seat inserts. Carbon fiber also features throughout the cabin on the dashboard, center console, door panels, and door sill plates. Additional options include the 90-liter fuel tank, Sport Chrono Package Plus, and Dynamic LED headlights.

Offered with only 172 kilometers at the time of cataloging in near-new condition, this handsomely specified Swiss-market 911 GT3 RS is virtually untouched and presents an exciting opportunity for the collector seeking a pristine example of the final naturally aspirated 911 GT3 RS, or for the enthusiast who wishes to savor it along a favorite mountain road.

≈ LOT 203

2018 Porsche 911 GT3 RS

Chassis | Fahrgestell Nr.	WP0ZZZ99ZKS158750
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 230'000 - CHF 260'000

Please note this Lot is subject to VAT on the full purchase price (both the Hammer Price and the Buyer's Premium).

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los die Mehrwertsteuer auf den gesamten Kaufpreis (sowohl den Zuschlagspreis als auch die Käuferaufschlag) anfällt.

- A single-owner example delivered new in Switzerland through Centre Porsche Lausanne
- Only 172 kilometers from new at the time of cataloging
- Striking all-black color combination with darkened taillights, complemented by green accents on the wheels and throughout the interior
- Exceptionally well equipped from new with numerous Porsche Exclusive options
- Offered with its factory books, including the original stamped service book
- The final evolution of Porsche's uncompromising, naturally aspirated GT model from the vaunted 991 generation

- Lediglich 1 Vorbesitzer; Erstauslieferung in der Schweiz über das Porsche Zentrum Lausanne
- Nur 172 km Gesamtlaufleistung
- Markante schwarz / schwarze Farbkombination mit abgedunkelten Rückleuchten und grünen Akzenten an Rädern und im gesamten Innenraum
- Ab Werk mit zahlreichen Porsche Exclusive-Optionen ausgestattet
- Bordliteratur und das originale, gestempelte Serviceheft vorhanden
- Die letzte Evolutionsstufe des kompromisslosen GT-Saugmotor aus der begehrten 991-Generation



Der Porsche 911 GT3 RS der Generation 991.2 verkörperte bei seiner Premiere für das Modelljahr 2018 die ultimative Entwicklungsstufe von Porsches straßenzugelassener Rennstreckenwaffe mit Saugmotor. Der 2019er GT3 RS wurde nur für kurze Zeit produziert und hatte den begehrten 4,0 Liter-Sechszylinder-Boxermotor, der 520 PS bei bis zu 9.000 U/min leistet. Er vereint aus dem Motorsport abgeleitete Aerodynamik, Leichtbau und ein rennsporterprobtes Fahrwerk mit Alltagstauglichkeit. Mit seinem imposanten Heckflügel, der verbreiterten Karosserie und seiner kompromisslosen Ausrichtung auf Performance bleibt er einer der prägenden modernen GT-Porsches.

Dieser 911 GT3 RS des Modelljahres 2019 ist in auffälligem, Uni-Schwarz lackiert und verfügt über die für das Modell charakteristische Kommunikationsfarbe „Lizard Green" an den Felgenrändern der hochglanz-schwarzen Centerlock-Räder, sowie an den RS-Logos auf den Radkappen. Dieser lebhafte Farbton wurde von Porsche ausgewählt, um die extrovertierte Persönlichkeit des Modells zu verkörpern und die Aufmerksamkeit auf seine herausragende Kombination aus motorsportinspirierter Technologie und Straßentauglichkeit zu lenken. Der Innenraum wurde in schwarzem Leder und Race-Tex gestaltet und weist zahlreiche Details in „Lizard Green" auf, darunter abgesetzte Nähte, GT3 RS-Kopfstützen-Nähte sowie Sitzeinsätze. Carbon-Elemente sind im Innenraum unter anderem am Armaturenbrett, an der Mittelkonsole, an den Türverkleidungen und an den Einstiegsleisten zu finden. Zu den weiteren Optionen zählen der 90-Liter-Kraftstofftank, das Sport Chrono-Paket Plus sowie dynamische LED-Scheinwerfer.

Dieser 911 GT3 RS für den Schweizer Markt -mit attraktiver Ausstattung und einer sehr geringen Laufleistung von nur 172 Kilometer- befindet sich in einem neuwertigen Zustand. Er ist praktisch unberührt und bietet eine spannende Gelegenheit für Sammler, die nach einem makellosen Exemplar des letzten 911 GT3 RS mit Saugmotor suchen. Ebenso ist er für Liebhaber, die ihn auf ihrer Lieblingsbergstraße genießen möchten, bestens geeignet.







LOT 204

2013 Radical SR3 SL

Chassis | Fahrgestell Nr.	SA93SLL24CP207006
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis

CHF 70’000 - CHF 90’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

- Street-legal SR3 SL powered by a turbocharged 2.0-liter Ford EcoBoost four, with an early straight-cut gearbox
- Engine rebuilt in 2019 by EAS Fahrzeugtechnik
- Comprehensive 2021–2023 re-engineering program by A&M Autotech und Motorsport
- Upgraded turbocharger fitted and engine retuned in 2024; three selectable maps of up to approximately 330 PS
- Exposed carbon fiber body homologated for Swiss road use; BBS E88 wheels
- Swiss road registered; fresh technical inspection in October 2026

- Strassenzugelassener SR3 SL, angetrieben von einem 2,0-Liter-Ford-EcoBoost-Vierzylinder-Turbomotor mit einem frühen geradverzahnten, sequenziellen Getriebe
- Motor im Jahre 2019 durch EAS Fahrzeugtechnik überholt
- Umfassendes Überarbeitungsprogramm (2021–2023) durch A&M Autotech und Motorsport
- Aufgerüsteter Turbolader eingesetzt und Motor 2024 neu abgestimmt; drei wählbare Kennfelder mit bis zu ca. 330 PS
- Sichtcarbon-Karosserie mit Schweizer Homologation; BBS E88-Felgen
- In der Schweiz strassenzugelassen mit frischer MFK-Prüfung vom Oktober 2026

Radical Sportscars machte sich auf den britischen Clubsport-Rennstrecken einen Namen, und der SR3 SL brachte diese Formel auf die öffentliche Strasse. Dieses frühe Exemplar – Berichten zufolge das sechste von 55 hergestellten SR3 SL mit Strassenzulassung – wurde von Radical Switzerland importiert und diente als Schweizer Homologationsfahrzeug für dieses Modell. Es verfügt ausserdem über das geradverzahnte, sequenzielle Getriebe der frühen Fahrzeuge, welches bemerkenswert schnell schaltet. Nach der Erstzulassung im April 2013 wurde der Wagen vom Erstbesitzer bei Trackdays eingesetzt, bevor der Einlieferer ihn 2015 erwarb.

Im Jahre 2019 überholte EAS Fahrzeugtechnik den Motor mit Schmiedekolben sowie H-Schaft-Pleueln und baute einen grösseren Pro Alloy-Kühler und -Ladeluftkühler ein. Zwischen Ende 2021 und Anfang 2023 überarbeitete A&M Autotech und Motorsport das Fahrzeug während mehr als 285 Arbeitsstunden grundlegend. Dabei wurden nach einem 3D-Scan entworfene Frontkühler, ein Haltech Nexus R5-Motormanagement mit massgeschneidertem Kabelbaum, Saugrohreinspritzung sowie eine elektrische Wasserpumpe montiert. 2024 folgte ein aufgerüsteter TTE-Turbolader; drei über das Lenkrad ansteuerbare Kennfelder liefern nun rund 240, 300 oder 330 PS.

Der Einlieferer gab zudem die Sichtcarbon-Karosserie des Fahrzeugs in Auftrag, welche – für eine Vollcarbon-Karosserie ungewöhnlich – in Bezug auf den Schweizer Strassen-verkehr homologiert ist. Mit angegebenen 680 kg weist der SL ein Leergewicht von etwa 2 kg pro PS auf, vergleichbar mit einem GT3-Rennwagen. Abgesehen von einer Testfahrt im Jahr 2023 wurde das Fahrzeug seit seiner Überholung Berichten zufolge nicht mehr auf der Rennstrecke eingesetzt. Der Wagen wurde ausserdem soeben im Oktober 2026 frisch vorgeführt. Dieser umfassend dokumentierte und perfekt abgestimmte SR3 SL ist auf der Strasse genauso zu Hause wie auf der Rennstrecke.

Radical Sportscars built its name on Britain’s club-racing circuits, and the SR3 SL carried that formula onto the public road. Reportedly the sixth of 55 road-legal SLs built, this early example was imported by Radical Switzerland and served as the model’s Swiss homologation car. It also retains the early cars’ straight-cut gearbox, which shifts remarkably quickly. First registered in April 2013, it saw track-day use under its first owner before the consignor acquired it in 2015.

In 2019, EAS Fahrzeugtechnik rebuilt the engine with forged pistons and H-beam rods and fitted a larger Pro Alloy radiator and intercooler. Between late 2021 and early 2023, A&M Autotech und Motorsport reengineered the car over more than 285 hours, adding front radiators designed from a 3D scan, Haltech Nexus R5 engine management with a bespoke harness, port injection, and an electric water pump. An upgraded TTE turbocharger followed in 2024, and three steering-wheel-selectable maps now deliver approximately 240, 300, or 330 PS.

The consignor also commissioned the car’s exposed carbon fiber body, which, unusually for full carbon bodywork, is homologated for Swiss road use. At a reported 680 kg, the SL has a power-to-weight ratio of roughly 2 kg per PS, comparable to a GT3 race car. Apart from a 2023 shakedown, it has reportedly not seen track use since its rebuild. The car has also recently received a Swiss technical inspection in October 2026. Fully documented by invoices, this thoroughly sorted SR3 SL is as at home on the street as it is capable on track.









LOT 205

1991 Lamborghini Diablo

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZA9DE07A0MLA12260	CHF 250’000 - CHF 350’000
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

- Original *Giallo Fly* example, delivered new to Switzerland
- Offered with its original literature, stamped service book, and a car cover
- Expertly maintained, with less than 58,600 km from new at cataloging
- Retained by the current owner for more than 28 years
- Just two owners from new

- Originales Exemplar in Giallo Fly, neu in die Schweiz ausgeliefert
- Mit originaler Literatur, gestempeltem Serviceheft und einer Fahrzeugabdeckung angeboten
- Fachmännisch gewartet, zum Zeitpunkt der Katalogisierung mit einer Lauf-leistung ab Werk von weniger als 58.600 km
- Seit mehr als 28 Jahren im Besitze des aktuellen Eigentümers
- Nur zwei Besitzer seit Erstauslieferung

According to the Lamborghini Registry, this striking Diablo was finished in *Giallo Fly* over *Nero* leather and dispatched to Swiss importer Codeco S.A. on 24 April 1991. Its warranty card records delivery on 27 May 1991, through Garage P. A. Burnier of Denges to a first owner in Buchillon, on the north shore of Lake Geneva.

The service booklet charts the Diablo’s use over more than three decades. Burnier stamped it for the car’s initial free service in June 1991, and again at 9,950 km in 1993 and 19,900 km in 1998. The first owner put those kilometers to good use, including long-distance trips between Geneva and Monaco. The car then passed to its second and current owner in Vernamiège, in the canton of Valais, and its care shifted to Garage du Soleil in Perly, outside Geneva. Subsequent entries from the specialist show 36,402 km in January 2002, 42,520 km in November 2002, and circa 45,000 km at the 48,000-km-interval service. The current owner continued to tour in the Diablo during those years, with trips through Italy, Germany, and France. Use slowed considerably from there, and the booklet records 52,000 km in 2018.

The Diablo returned to Garage du Soleil in January 2026 at 58,500 km for its 60,000-km-interval service. That visit included new fuel injectors, brake pads, a fuel filter, a battery, and a clutch hydraulic hose, along with fresh fluids throughout. The interior buttons, prone to turning sticky with age, have also been addressed. A recent drive by a Broad Arrow specialist found the Diablo performing very well. Still presented in its factory colors and showing 58,541 km on the odometer, the Diablo is offered with its original literature, including the stamped service book, in the factory document pouch, along with a car cover.

Laut dem Lamborghini-Register wurde dieser spektakuläre Diablo in Giallo Fly mit schwarzem Leder (Nero) fertiggestellt und am 24. April 1991 an den Schweizer Importeur Codeco S.A. ausgeliefert. Die Garantiekarte bestätigt die Fahrzeugübergabe vom 27. Mai desselben Jahres über die Garage P. A. Burnier in Denges an einen Erstbesitzer in Buchillon am Nordufer des Genfersees.

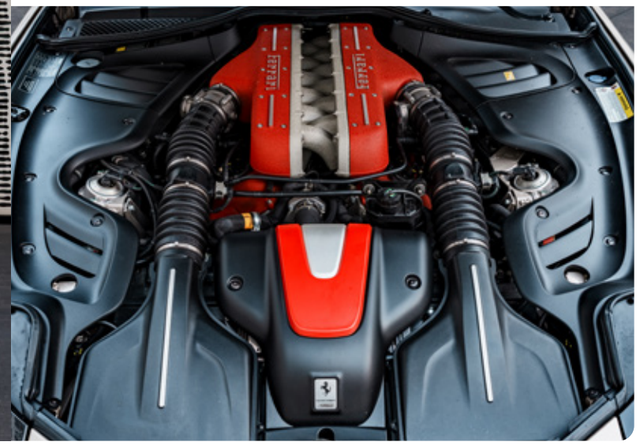
Das Serviceheft dokumentiert die Nutzung des Diablo über mehr als drei Jahrzehnte. Burnier stempelte es für den ersten kostenlosen Service im Juni 1991 als auch bei 9.950 km im Jahr 1993 sowie einem Kilometerstand von 19.900 km im Jahre 1998. Der Erstbesitzer nutzte den Wagen ausgiebig, unter anderem für Langstreckenfahrten zwischen Genf und Monaco. Anschliessend ging das Fahrzeug an seinen zweiten und heutigen Besitzer in Vernamiège im Kanton Wallis über, woraufhin die Betreuung durch die Garage du Soleil in Perly vor den Toren Genfs übernommen wurde. Nachfolgende Service-Einträge dieses Spezialisten verzeichnen 36.402 km im Januar 2002, 42.520 km im November 2002 und etwa 45.000 km anlässlich der 48.000-km-Inspektion. Der heutige Eigentümer unternahm während diesen Jahren weiterhin Reisen mit dem Diablo durch Italien, Deutschland und Frankreich. Danach verlangsamte sich die Nutzung erheblich; das Serviceheft registriert 52.000 km im Jahre 2018.

Im Januar 2026 kehrte der Diablo mit 58.500 km für die grosse 60.000-km-Inspektion zur Garage du Soleil zurück. Dieser Werkstattbesuch umfasste neue Einspritzdüsen, Bremsbeläge, einen Benzinfilter, eine Batterie sowie einen Hydraulikschlauch für die Kupplung als auch den Austausch sämtlicher Betriebsstoffe. Die Schalter im Innenraum, welche mit der Zeit zum Kleben neigen, wurden ebenfalls überarbeitet. Bei einer kürzlichen Probefahrt durch einen Spezialisten von Broad Arrow zeigte der Diablo eine hervorragende Performance. Dieses Exemplar präsentiert sich nach wie vor in seinen Werksfarben, und wird mit einem Kilometerstand von 58.541 km zusammen mit seinen originalen Unterlagen samt gestempeltem Serviceheft in der Werks-Dokumentenmappe sowie einer Fahrzeugabdeckung angeboten.









LOT 206

2013 Ferrari FF

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZFF73SKB000198822	CHF 120’000 - CHF 170’000
Documents Dokumente	Swiss Carte Grise Schweizer Fahrzeugausweis	

- Finished in *Grigio Ingrid* over *Iroko* leather/Alcantara with *Testa di Moro* carpets
- Extensive interior carbon-fiber, including the driver zone with LEDs, center console, sill plates, and dashboard inserts
- Equipped with Scuderia fender shields, 20-inch forged diamond wheels, front and rear parking sensors, suspension lifter, and more
- Swiss-delivered and serviced by Ferrari dealers since 2015, most recently by Niki Hasler in October 2026
- 6.3-liter V12 rated at 660 PS and 683 Nm of torque; all-wheel drive
- Displaying 56,514 km at cataloging

- Ausführung in Grigio Ingrid und Iroko-Leder/Alcantara mit Teppichen in Testa di Moro
- Umfangreiches Interieur-Paket aus Carbon, einschliesslich Cockpit mit LEDs, Mittelkonsole, Einstiegsleisten und Armaturenbretteinlagen
- Mit Scuderia-Emblemen auf den Kotflügeln, geschmiedeten 20-Zoll-Diamantfelgen, Parksensoren vorne und hinten, Lift-System für die Vorderachse und vielem mehr ausgestattet
- Auslieferung in die Schweiz und seit 2015 durchgehend bei Ferrari-Vertragshändlern gewartet, zuletzt im Oktober 2026 durch Niki Hasler
- 6,3-Liter-V12-Motor mit 660 PS und 683 Nm Drehmoment; Allradantrieb
- Kilometerstand von 56.514 km anlässlich der Katalogisierung

Succeeding the 612 Scaglietti at Geneva in 2011, the FF was Ferrari’s first all-wheel-drive production car, a four-place tourer powered by a naturally aspirated 6.3-liter V12 rated at 660 PS. Chassis number 198822 was ordered in a carefully considered specification, finished in *Grigio Ingrid*, a champagne-tinged gray named for the actress Ingrid Bergman, whose 375 MM coupé commissioned by Roberto Rossellini wore the original shade. A chrome grille, Scuderia fender shields, and *Giallo* calipers provide subtle highlights.

Its quietly elegant exterior is paired with *Iroko* leather, a warm tobacco brown that extends beyond the seats to the upper and lower dashboard, A-pillars, steering wheel, and rear parcel shelf. A matching Iroko Alcantara headliner encloses the interior, while Beige Chiaro contrast stitching and *Beige Chiaro* Cavallino embroidery on the headrests lighten the effect. Marrone seatbelts and *Testa di Moro* carpets complete the scheme. The car is thought to be one of only three FFs finished in this color combination.

Carbon fiber offers a sporting counterpoint to all the leather, appearing on the steering wheel with LEDs, shift paddles, center console, sill plates, and dashboard inserts. The FF is also equipped with a suspension lifter and parking sensors.

Delivered new through Swiss dealer Garage Zenith SA, the car is accompanied by its manuals, service book, original car cover, and battery tender. The stamped service booklet records service from Ferrari dealers since 2015, most recently Basel’s Niki Hasler in October 2026, who replaced the rear brakes, drive belts, filters, and fluids. With its four seats, all-wheel drive, and a color combination far removed from the familiar red-over-tan, this FF offers grand-touring versatility with a distinctly individual specification.

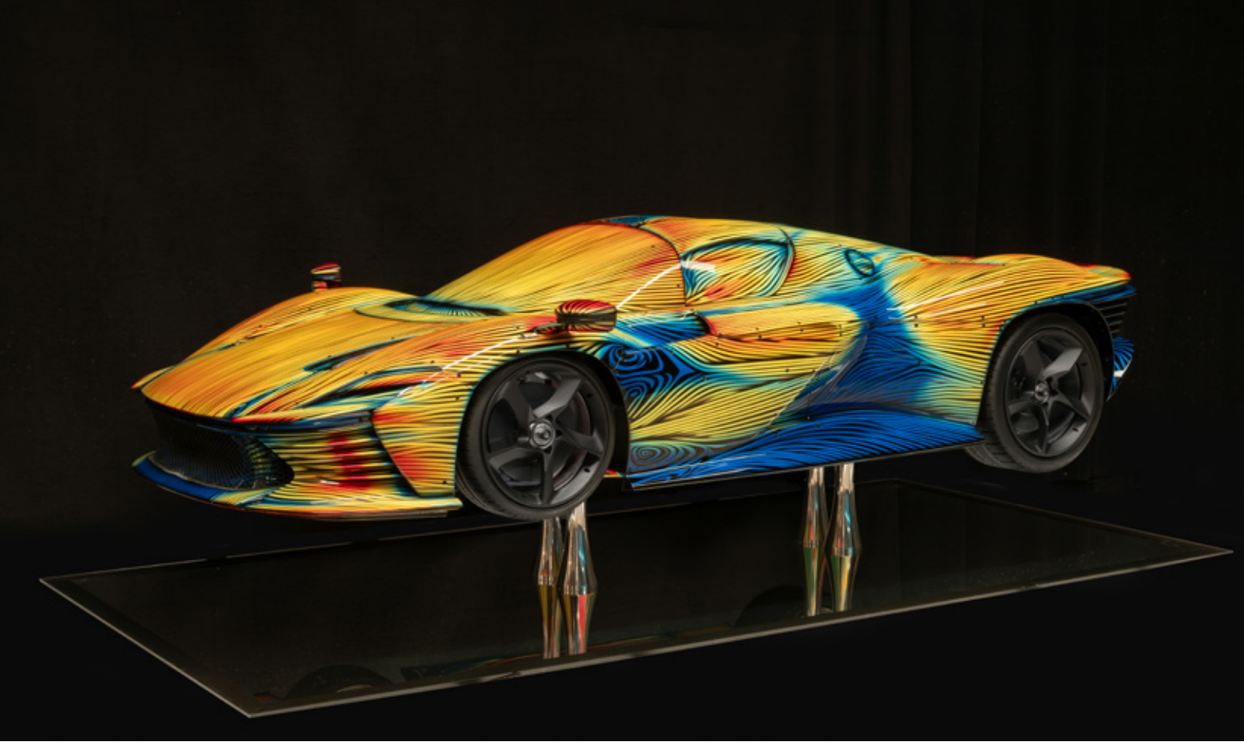
Als Nachfolger des 612 Scaglietti feierte der FF 2011 in Genf seine Premiere als erster serienmässiger Allrad-Ferrari – ein viersitziger Grand Tourer, angetrieben von einem 6,3-Liter-V12-Saugmotor mit 660 PS. Die Fahrgestellnummer 198822 wurde in einer sehr durchdachten Spezifikation bestellt: Ausführung in Grigio Ingrid, einem nach der Schauspielerin Ingrid Bergman benannten Champagner-getönten Grau, deren durch Roberto Rossellini in Auftrag gegebenes 375 MM Coupé ursprünglich denselben Farbton trug. Ein verchromter Kühlergrill, Scuderia-Embleme auf den Kotflügeln und gelbe Brems-Sättel (Giallo) setzen feine Akzente.

Sein dezent elegantes Exterieur ist mit Leder in Iroko kombiniert – einem warmen Tabakbraun, das über die Sitze hinaus bis zum oberen und unteren Armaturenbrett, den A-Säulen, dem Lenkrad und der Hutablage reicht. Ein passender Dachhimmel aus Alcantara in Iroko umschließt den Innenraum, während Kontrastnähte in Beige Chiaro sowie gestickte Cavallino-Hengste in Beige Chiaro auf den Kopfstützen das Gesamtbild auflockern. Sicherheitsgurte in Marrone und Teppiche in Testa di Moro runden das Farbkonzept ab. Es wird davon ausgegangen, dass der Wagen einer von nur drei FFs ist, die in dieser Farbkombination ausgeführt wurden.

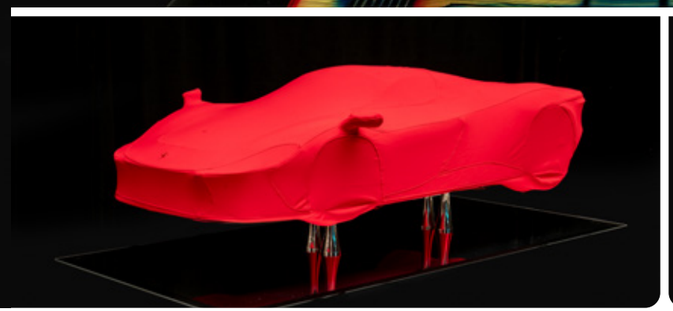
Carbon setzt einen sportlichen Kontrapunkt zur umfassenden Lederausstattung und findet sich am Lenkrad mit LEDs, den Schaltwippen, der Mittelkonsole, den Einstiegsleisten und den Armaturenbretteinlagen wieder. Der FF ist zudem mit einem Lift-System und Parksensoren ausgestattet.

Neu ausgeliefert über den Schweizer Händler Garage Zenith SA, wird das Fahrzeug zusammen mit seinen Betriebsanleitungen, dem Serviceheft, der originalen Abdeckhaube und einem Batterieladegerät übergeben. Das gestempelte Serviceheft dokumentiert regelmäßige Wartungen bei Ferrari-Vertragshändlern seit 2015 – zuletzt im Oktober 2026 beim Basler Händler Niki Hasler, wo die hinteren Bremsen, Antriebsriemen, Filter und Betriebsstoffe erneuert wurden. Mit seinen vier Sitzen, dem Allradantrieb und einer Farbkombination fernab des gewohnten „Rot über Beige“ bietet dieser FF Grand-Touring-Vielseitigkeit mit einer denkbar individuellen Spezifikation.











% LOT 207

2025 Ferrari Daytona SP3 Speedform Model

Series | Serien Nr.	7 of 8
Documents Dokumente	Bill of Sale Kaufvertrag

CHF 180’000 - CHF 220’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note that this Lot is subject to Buyer’s Premium of 25% + VAT.

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los ein Käuferaufschlag von 25% + MwSt. anfällt.

- A 40-percent, ultra-rare scale model produced by Centro Stile
- Direct representation of the Daytona SP3’s velocity vector field in historical Ferrari colors
- Elevated above a mirror base atop four aluminum pylons to properly display the undercarriage ground effects
- Formally recognized by Ferrari as ownership; a significant objet d’art and an undeniable part of any collector’s relationship with the marque
- A highly collectible art piece made in a limited series of eight offered with original documentation and its indoor cover

- Ein ultra-seltenes Modell im Maßstab 2:5 (40%), hergestellt von Centro Stile
- Direkte Repräsentation des Geschwindigkeits-Vektorfeldes des Daytona SP3 in historischen Ferrari-Farben
- Auf vier Aluminium-Pylonen über einem erhöhten Spiegelsockel, um den Ground Effect der Unterbodenkonstruktion angemessen zur Geltung zu bringen
- Ferrari stellt dieses Modell einem Produktionswagen gleich und anerkennt dessen Eigentum; ein bedeutendes Kunstobjekt (Objet d’art) und unbestreitbarer Bestandteil der Beziehung eines jeden Sammlers zur Marke
- Ein hochbegehrtes Sammlerstück aus einer limitierten Serie von acht Exemplaren, angeboten mit Originaldokumentation und Abdeckhaube für den Innenbereich

The Ferrari Daytona SP3 is the second entry in Ferrari’s Icona series, and its design is a masterclass in aerodynamic purity. Led by senior designer Jason Furtado under chief designer Flavio Manzoni, every surface was shaped with intention—from the dramatically pinched waist that accelerates airflow along the flanks, to the door intakes that route air deliberately through the body, to the full-width rear spoiler and horizontal strakes managing everything that exits the car. Remarkably, Ferrari achieved all of its aerodynamic targets without a single active element. No flaps, no dynamic wings—just form solving for speed.

The Ferrari Speedform you see here makes that invisible work visible. Produced by Ferrari’s Centro Stile design studio, this 40-percent scale wind tunnel model is the physical visualization of the Daytona SP3’s velocity vector field—the actual aerodynamic data rendered in paint and carbon fiber. Elevated above a mirror base on four aluminum pylons, it is raised to expose the undercarriage, where the ground effect channeling tells the other half of the aerodynamic story. Finished in a palette of historic Ferrari colors (Rosso Corsa, Rosso Dino, Signal Green, Bianco Avus, Giallo Modena, Blu Laguna, and Nero), it is as much scientific artifact as collectible artwork. Naturally, with such accuracy and production by Centro Stile, Ferrari formally recognizes the Daytona SP3 Speedform as a significant piece of ownership, and an undeniable part of any collector’s relationship with the marque.

The Speedform is offered with its original Certificate of Authenticity, Care & Maintenance Guide, indoor cover, and transport box.

Der Ferrari Daytona SP3 ist das zweite Modell der Icona-Serie von Ferrari, und sein Design ist eine Meisterklasse aerodynamischer Reinheit. Unter der Leitung des Chefdesigners Flavio Manzoni und des Senior Designers Jason Furtado wurde jede Fläche überlegt geformt – von der dramatisch eingezogenen Gürtellinie, die den Luftstrom entlang der Flanken beschleunigt, über die Lufteinlässe in den Türen, welche die Luft gezielt durch die Karosserie leiten, bis hin zum durchgehenden Heckspoiler und den horizontalen Lamellen zwecks Steuerung des am Heck austretenden Luftstroms. Bemerkenswerterweise erreichte Ferrari alle aerodynamischen Ziele ohne ein einziges aktives Element. Keine Klappen, keine dynamischen Flügel – reine Formgebung im Dienste der Geschwindigkeit.

Das hier gezeigte Ferrari Speedform-Modell macht diese unsichtbare Arbeit sichtbar. Dieses vom Ferrari-Designstudio Centro Stile gefertigte Windkanalmodell im Massstab 2:5 ist die physische Visualisierung des Geschwindigkeits-Vektorfeldes des Daytona SP3 – die tatsächlichen aerodynamischen Daten, umgesetzt in Lack und Carbon. Erhöht auf vier Aluminium-Pylonen über einer Spiegelbasis gibt es den Blick auf den Unterboden frei, wo die Kanäle für den Ground Effect die andere Hälfte der aerodynamischen Geschichte erzählen. Die Ausführung präsentiert sich in einer Palette historischer Ferrari-Farben – Rosso Corsa, Rosso Dino, Signal Green, Bianco Avus, Giallo Modena, Blu Laguna und Nero. Es handelt sich dabei nicht nur um ein sehr wissenschaftliches Artefakt, sondern ebenso um ein begehrtes Kunstwerk. Bei dieser Präzision und Verarbeitung durch das Centro Stile überrascht es nicht, dass Ferrari den Daytona SP3 Speedform offiziell als bedeutendes Sammlerstück würdigt und als festen Bestandteil der Beziehung jedes Sammlers zur Marke betrachtet.

Das Speedform-Modell wird mit originalem Echtheitszertifikat, Pflege- und Wartungshandbuch, Abdeckhaube für den Innenbereich und Transportbox angeboten.



∫ LOT 208

2015 Ferrari LaFerrari

Chassis | Fahrgestell Nr.	ZFF76ZHB000214333
Engine | Motor Nr.	296124
Transmission | Getriebe Nr.	1360
Documents	Bill of Sale
Dokumente	Kaufvertrag

Please note that this Lot is currently held under a temporary import bond and may be subject to automobile tax, import VAT and other applicable charges if permanently imported into Switzerland.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los derzeit unter einer vorübergehenden Einfuhrbürgschaft steht und bei einer dauerhaften Einfuhr in die Schweiz möglicherweise der Motorfahrzeugsteuer, der Einfuhr-MWST und anderen anfallenden Abgaben unterliegt.

CHF 5’500’000 - CHF 7’500’000
Offered Without Reserve | Ohne Mindestpreis

Please note: Online Bidding is not available for this lot, unless specifically pre-arranged with Broad Arrow before the auction begins. For further information and alternative bidding options please reach out to bid@broadarrowauctions.com

Bitte beachten Sie, dass für dieses Los kein Online-Gebot möglich ist. Für weitere Informationen und alternative Bietmöglichkeiten wenden Sie sich bitte an bid@broadarrowauctions.com.

- Delivery-mileage example showing just 92 kilometers at cataloging
- New high-voltage battery, lithium low-voltage battery, Gateway Kit, and EM2 drive belt fitted by Rossocorsa of Milan at a cost in excess of €200.000; invoice on file
- Striking Bianco Fuji exterior over Bianchi/Neri leather specification
- One of approximately 50 examples specified with the exposed carbon-fiber roof
- Common “sticky buttons” issue remedied in advance of the sale
- One of only 499 examples built of Ferrari’s first hybrid hypercar, the successor to the Enzo
- Offered with its special-series “Yellow Book”

- Fahrzeug im Auslieferungszustand mit nur 92 Kilometern zum Zeitpunkt der Katalogisierung
- Neue Hochvoltbatterie, Lithium-Niedervoltbatterie, Gateway-Kit und EM2-Antriebsriemen durch Rossocorsa in Mailand im Wert von über €200.000 installiert; Rechnung liegt vor
- Spektakuläre Aussenlackierung in Bianco Fuji und eine Lederausstattung in Bianchi/Neri
- Eines von nur circa 50 Exemplaren, welche mit dem Sichtcarbon-Dach spezifiziert wurde
- Das weit verbreitete Problem der „klebrigen Knöpfe“ (Sticky Buttons) wurde im Vorfeld des Verkaufs behoben
- Eines von nur 499 gebauten Exemplaren von Ferraris erstem Hybrid-Hypercar, dem Nachfolger des Enzo
- Wird mit seinem Special Series “Yellow Book” angeboten











Ferrari's flagship models, beginning with the watershed 288 GTO of 1984 through to the 1200-CV F80, each demonstrated what Maranello could achieve once freed from the compromises of series production. Unveiled at Geneva in 2013, the LaFerrari was the first of them to look to hybridization for that advantage, and it did so without softening the character of the V12 sitting behind the driver.

The 6.3-liter V12 was mounted amidships and rated at 800 CV, with a 13.5:1 compression ratio and a 9,250-rpm redline, making it the most powerful naturally aspirated V12 ever fitted to a Ferrari production car. Ferrari paired this with a Formula One-derived HY-KERS motor of 163 CV to fill the low and mid-range, driving through the differential and leaving the V12 free to be tuned for the top end. The combined 963 CV reached the rear wheels through a seven-speed dual-clutch transaxle. Factory test driver Raffaele de Simone lapped Fiorano in one minute and 20 seconds, five seconds inside the Enzo's mark, and when Richard Meaden writing for *evo* magazine lapped the same track, he reported that "LaFerrari literally devours the place, romping down the straights and chomping through the corners like nothing I've ever driven here."

Chassis 214333, one of just 499 examples produced, left Maranello finished in *Bianco Fuji*, a seldom-seen choice against the *Rosso Corsa* that accounts for so much of the production run. The stark white bodywork is set off by *Giallo Modena* brake calipers at each corner. Overhead, the roof is finished in exposed carbon fiber, an option believed to have been specified on only around 50 cars. The *Bianchi/Neri* leather interior is complemented by a dedication plaque on the steering wheel engraved with the name of its first owner. The lower dashboard, knee bumpers, and door handles are trimmed in leather, appointments found on very few LaFerraris, and the car was further specified with the race telemetry kit. The accompanying special-series "Yellow Book," issued during production, records delivery in November 2015 to Auto Italia LTD, the official Ferrari concessionaire in Hong Kong, with its certificate of conformity issued on 24 November 2015. The car is currently offered with this original certificate of conformity and is being sold on a bill of sale; therefore, while it can be registered, the process may prove more involved in Switzerland, and buyers should allow for additional processing time.

The car presents in excellent condition and shows just 92 kilometers from new at the time of cataloging, placing it among the lowest-mileage examples extant. Its maintenance has been consistent with that use. Blackbird Concessionaires, the official Ferrari dealer in Hong Kong, carried out an annual service in March 2019 and returned to the car in February 2022, at 84 km, for the four-year major service, which took in engine oil and filter, brake fluid, A/C and air filters, the EM2 drive belt, and a number of engine seals and coolant hoses to manufacturer specification. Ital Auto completed a 202-point inspection in November 2025 and identified the original high-voltage battery as due for replacement, a finding typical of a hybrid powertrain that has spent almost all of its life at rest.

Ferraris Flaggschiff-Modelle – vom bahnbrechenden 288 GTO des Jahres 1984 bis hin zum 1200-PS-starken F80 – demonstrierten eines nach dem anderen Maranellos Fähigkeiten, sobald man von den Kompromissen der Serienproduktion befreit war. Der 2013 in Genf vorgestellte LaFerrari war der erste unter diesen Modellen, welcher einen Vorteil in der Hybridisierung suchte; und er tat dies, ohne den Charakter des hinter dem Fahrer sitzenden V12-Motors zu schmälern.

Der 6,3-Liter-V12 wurde als Mittelmotor verwendet, leistete 800 PS, bot ein Verdichtungsverhältnis von 13,5:1 sowie eine Drehzahlgrenze von 9.250 U/min und war damit der leistungsstärkste V12 Saugmotor, der je in einem Serien-Ferrari zum Einsatz kam. Ferrari kombinierte diesen mit einem aus der Formel 1 abgeleiteten HY-KERS-Elektromotor mit 163 PS, um das untere und mittlere Drehzahlband zu füllen. Dieser Elektromotor wurde über das Differenzial angetrieben und liess dem V12 freie Hand für die Abstimmung des oberen Drehzahlbereiches. Die kombinierten 963 PS gelangten über ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an die Hinterräder. Werks-Testfahrer Raffaele de Simone umrundete Fiorano in einer Minute und 20 Sekunden – fünf Sekunden schneller als die Bestzeit des Enzo. Als Richard Meaden von der Zeitschrift *evo* dieselbe Strecke befuhr, berichtete er: „Der LaFerrari verschlingt den Kurs förmlich; er stürmt die Geraden hinunter und frisst sich durch die Kurven wie kein anderes Auto, das ich hier je gefahren bin."

Fahrgestell 214333, eines von nur 499 produzierten Exemplaren, verliess Maranello im Farbton Bianco Fuji – eine selten gesehene Wahl im Vergleich zum Rosso Corsa, das einen Grossteil der Produktionsserie ausmacht. Die reinweisse Karosserie wird durch Bremssättel in Giallo Modena an allen vier Rädern akzentuiert. Über den Köpfen ist das Dach aus Sichtcarbon gefertigt – eine Option, von der man annimmt, dass sie bei nur etwa 50 Fahrzeugen realisiert wurde. Die Lederausstattung in Bianchi/Neri wird durch eine Widmungsplakette auf dem Lenkrad ergänzt, in welcher der Name des Erstbesitzers eingraviert ist. Der untere Teil des Armaturenbretts, die Kniepolster und die Türgriffe sind mit Leder bezogen – Ausstattungsdetails, die nur bei sehr wenigen LaFerraris zu finden sind. Schliesslich wurde der Wagen mit dem Renn-Telemetrie-Kit bestellt. Das dazugehörige Sonderserien-"Yellow Book", das während der Produktion ausgestellt wurde, dokumentiert die Auslieferung im November 2015 an Auto Italia LTD, den offiziellen Ferrari-Konzessionär in Hongkong, wobei das EG-Übereinstimmungs-zertifikat am 24. November 2015 ausgestellt wurde. Das Fahrzeug wird derzeit mit seinem originalen CoC-Papier (*Certificate of Conformity*) angeboten und auf Basis einer Verkaufsrechnung (*Bill of Sale*) verkauft; obwohl es somit zulassungsfähig ist, kann sich der Prozess in der Schweiz entsprechend aufwändiger gestalten, weshalb Käufer mit zusätzlichem Zeitaufwand rechnen sollten.

Das Fahrzeug präsentiert sich in hervorragendem Zustand und weist zum Zeitpunkt der Katalogisierung lediglich einen Kilometerstand von 92 Km seit Erstauslieferung auf, womit es zu den Exemplaren mit den geringsten Laufleistungen überhaupt gehört. Die Wartung entsprach stets dieser Nutzung. Blackbird Concessionaires, der offizielle



Acquired by the present owner earlier this year, the LaFerrari was entrusted to Rossocorsa, the official Ferrari dealer in Milan, so that the work could be carried out. Alongside a new high-voltage battery, the car received a new 60-amp-hour lithium low-voltage battery and mounting kit, a Gateway Kit, and a fresh EM2 drive belt, all following twelve hours of diagnosis on Ferrari's dedicated equipment and concluding with the clearing of fault codes and a road test. The invoice, on file, runs in excess of €200.000. The sticky-button issue that afflicts so many cars of the period was also remedied in advance of the sale. The largest single expense any low-mileage LaFerrari is likely to face has therefore already been met.

For the collector pursuing the complete sextet of Ferrari hypercars, this delivery-mileage example is an essential acquisition, and one that will be remembered among the most significant Ferraris ever built.

Ferrari-Händler in Hongkong, führte im März 2019 einen Jahresservice durch und widmete sich dem Wagen erneut im Februar 2022 bei 84 km für die grosse Vierjahres-Inspektion. Diese umfasste Motoröl und -filter, Bremsflüssigkeit, Klimaanlagen- und Luftfilter, den EM2-Antriebsriemen sowie eine Reihe von Motordichtungen und Kühlmittelschläuchen nach Herstellervorgabe. Ital Auto absolvierte im November 2025 eine 202-Punkte-Inspektion und stellte fest, dass die originale Hochvoltbatterie ausgetauscht werden musste – ein Befund, der typisch für eine Hybrid-Kraftübertragung ist, da das Fahrzeug fast sein gesamtes Dasein im Stand verbracht hatte.

Anfang dieses Jahres durch den jetzigen Eigentümer erworben, wurde der LaFerrari Rossocorsa, dem offiziellen Ferrari-Händler in Mailand, anvertraut, um die Arbeiten ausführen zu lassen. Neben einer neuen Hochvoltbatterie erhielt der Wagen eine neue 60-Ah-Lithium-Niedervoltbatterie samt Montagesatz, ein Gateway-Kit und einen frischen EM2-Antriebsriemen. Allen Arbeiten ging eine zwölfstündige Diagnose auf den speziellen Ferrari-Testgeräten voraus. Abgeschlossen wurde die Wartung mit dem Löschen der Fehlercodes und einer Probefahrt. Die vorliegende Rechnung beläuft sich auf über €200.000. Das Problem der klebrigen Knöpfe, von dem so viele Fahrzeuge dieser Epoche betroffen sind, wurde im Vorfeld des Verkaufs ebenfalls behoben. Der grösste Einmalaufwand, der bei einem LaFerrari mit extrem geringer Laufleistung anfallen kann, ist somit bereits erledigt.

Für den Sammler, der das vollständige Sextett der Ferrari-Hypercars anstrebt, ist dieses Exemplar mit Auslieferungskilometern eine essenzielle Bereicherung – und ein Fahrzeug, das als einer der bedeutendsten je hergestellten Ferraris in Erinnerung bleiben wird.

ACKNOWLEDGEMENTS | ANERKENNUNG

Broad Arrow extends its gratitude to the writers, photographers, research professionals, industry experts, and designers who have collaborated on this auction catalog.

Broad Arrow bedankt sich bei den Autoren, Fotografen, Research-Mitarbeitern, Branchenexperten und Designern, die an diesem Auktionskatalog mitgearbeitet haben.

Dennis Noten

Federico Vecchio

British Motor Museum

Jaguar Daimler Heritage Trust

Justin Pavlovsky

Keno Zache

Lorenzo Kikisch

Marcel Massini

Mark Wegh

Maxime Borreda

Michel Revoy - Archives Amicale Facel Vega

Renato Squindo

Rich Pearce

Robin Möhl

Sian Loyson

Stellantis Heritage

Tim Meyer

Tim Scott

Tom Clutterbuck

CREATIVE TEAM MEMBERS
MITGLIEDER DES KREATIVTEAMS



Katelyn Whitman
Graphic Designer



Emma Camps
Graphic Designer & Creative Asset Coordinator



Helen Prueitt
Multimedia Designer

VERKAUFSBEDINGUNGEN

1. VERKAUFSBEDINGUNGEN.
Durch die Annahme dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen und/oder durch die Registrierung zur Abgabe eines Gebots oder die Abgabe eines Gebots auf einen zur Versteigerung (nachfolgend „Los“) bei Broad Arrow Group UK Limited und den ihr angeschlossenen Unternehmen (nachfolgend „BA“) eingelieferten Artikel, unabhängig davon, ob dies direkt, durch einen Vertreter oder durch eine andere Person geschieht, die die Kontrolle über Ihre Bieterberechtigungung oder Ihr Gebotspaddel (nachfolgend „Bieter“) erlangt, stimmt der Bieter den nachfolgenden Verkaufsbedingungen zu — zusammen mit allen Loshinweisen oder Ergänzungen, die vor dem Verkauf eines Loses angekündigt werden oder im Auktionssaal, im Auktionskatalog oder online unter www.broadarrowauctions.com zum Zeitpunkt Ihres Gebots veröffentlicht sind (zusammenfassend „die Bedingungen“). Der Bieter stimmt zu, dass die Bedingungen für die Vertreter, Erben, Testamentsvollstrecker, gesetzlichen Vertreter, Nachfolger, Rechtsnachfolger und Zessionare des Bieters bindend sind. Niemand darf bei einer BA-Auktion bieten, ohne sich zuvor bei BA registriert und eine akzeptable Form eines amtlichen Ausweises und einen Nachweis über die ausreichende finanzielle Handlungsfähigkeit vorgelegt zu haben; BA kann eine solche Registrierung nach eigenem Ermessen akzeptieren, ablehnen, aufheben oder an Bedingungen knüpfen. BA behält sich das Recht vor, von jedem Bieter zusätzliche Informationen zur Identität und/oder finanzieller Handlungsfähigkeit anzufordern, um sich für die Abgabe eines Gebots oder die Abgabe eines Gebots für ein Los zu registrieren.

2. BA HANDELT ALS VERTRETER DES KOMMITTENTEN
Alle Lose werden von BA während der Auktion als Vertreter des Verkäufers des Loses („Kommittent“) und nicht im Namen von BA direkt angeboten, es sei denn, es wird etwas anderes mitgeteilt. Mit dem Abschluss der Versteigerung jedes Loses kommt ein Kaufvertrag direkt zwischen dem Kommittenten und dem erfolgreichen Bieter des Loses (falls vorhanden) zustande. BA ist nicht Vertragspartei dieses Kaufvertrags, und BA übernimmt keine Haftung oder Verantwortung für einen Verstoss oder Verzug des Kommittenten. Gelegentlich kann BA ein rechtliches, wirtschaftliches oder finanzielles Interesse an einem Los haben, das offengelegt wird (z. B. durch Auktionskatalogsymbole innerhalb einer Losbeschreibung).

3. MINDESTPREISE (RESERVE) UND SCHÄTZUNGEN DER LOSE.
Ein Kommittent kann ein Los mit einem „Reserve“ (d. h. dem Mindestverkaufserlös, der für den Kommittenten akzeptabel ist, vor Abzug der anwendbaren Provisionen oder Ausgaben des Kommittenten) anbieten. Wie bei Auktionen üblich, werden alle Lose vorbehaltlich eines Mindestpreises (Reserve) angeboten, sofern nicht anders angegeben. Die Höhe des Mindestpreis ist vertraulich und wird nicht veröffentlicht. Ein Kommittent kann das Reserve jederzeit senken (aber nicht erhöhen). BA kann nach eigenem Ermessen jedes Los unter dessen Reserve verkaufen. Die Höhe des Reserves ist immer ein Betrag, der niedriger oder gleich einem veröffentlichten niedrigen Schätzwert des Loses ist. Alle veröffentlichten Schätzwerte eines Loses sind anschauliche und subjektive Urteile des e rwarteten Zuschlagspreises (Hammer Price, wie in Abschnitt 6 unten definiert), die im Voraus einer BA-Auktion erstellt wurden, und der Bieter stimmt zu, sich nicht auf Los-Schätzwerte als Indikation für den Wert des Loses zu verlassen. Los-Schätzwerte können sich ändern und vor oder während einer BA-Auktion mündlich oder schriftlich berichtigt werden, und BA übernimmt unter keinen Umständen eine Haftung in Bezug auf Los-Schätzwerte.

4. ROLLE DES AUKTIONATORS.
Die Versteigerung des Loses wird vom BA-Vertreter vor Ort oder online („Auktionator“) durchgeführt, der Gebote anfordert und annimmt, wobei er durch anderes von BA bestimmtes Personal unterstützt wird. BA und sein Auktionator haben das alleinige und uneingeschränkte Ermessen in Bezug auf das Los, namentlich hinsichtlich: (a) ob Gebote in jeglicher Höhe angenommen oder abgelehnt werden; (b) ob und in welcher Höhe im Namen des Kommittenten Gebote bis einschliesslich des Los-Reserves abgegeben werden, falls das Los vorbehaltlich eines Reserves angeboten wird; (c) die Durchführung der Auktion (einschliesslich der Entscheidung über die Höhe der Bietschritte, die Verwendung einer Gebotsanzeige oder eines Währungsumrechners, ob die Auktion des Loses ganz oder teilweise aus irgendeinem Grunde neu gestartet wird, ob das Los aus irgendeinem Grund aus der Auktion zurückgezogen oder die Auktion annulliert wird, und die Beilegung von Streitigkeiten bezüglich der Gebotsabgabe für das Los); (d) die Anerkennung eines Verkaufs an den Bieter in der Auktion oder ob das Los stattdessen am Ende seiner Auktion „durchgefallen“ ist; und (e) ob der Verkauf eines Loses rückgängig gemacht oder beendet wird, wenn BA nach eigenem Ermessen feststellt, dass sie die Transaktion aus irgendeinem Grund nicht abschliessen kann. In diesem Falle erstattet BA jede Zahlung des Bieters zurück, die noch nicht an den Kommittenten überwiesen wurde, sowie das an BA gezahlte Käuferaufgeld (Buyer’s Premium) zur vollständigen Erfüllung von BAs Verpflichtungen, und der Bieter hat keinerlei weitere Rechtsmittel gegen BA, ungeachtet gegenteiliger Bestimmungen in den Bedingungen. Der Bieter stimmt zu, dass - unabhängig von den Umständen - BA keinerlei Haftung gegenüber dem Bieter oder einer anderen Partei für die Ausübung einer der vorgenannten Rechte oder für Fehler bei der Ausführung oder das Nichtausführen eines Gebots in irgendeinem Medium übernimmt, einschließlich Geboten, die online (einschließlich unter bid.broadarrowauctions.com oder der Broad Arrow Auctions App), telefonisch oder per Abwesenheitsgebot (einschließlich der Verwendung der Telefon- oder Abwesenheitsgebotsformulare unter broadarrowauctions.com) eingereicht werden.

5. VERWENDUNG VON GEBOTSANZEIGE ODER WÄHRUNGSUMRECHNER.
Zur Vermeidung von Zweifeln sei darauf hingewiesen, dass der vom Auktionator angegebene Gebotspreis der geltende und verbindliche Gebotspreis ist. BA kann eine Gebotsanzeige oder einen Währungsumrechner verwenden, die ausschliesslich zur Annehmlichkeit des Bieters bereitgestellt werden, möglicherweise keine Echtzeit-Gebote oder Währungsumrechnungen widerspiegeln und von keinem Bieter als verlässlich angesehen werden sollten. Fehler, Ungenauigkeiten und Zeitverzögerungen können beim Betrieb einer Gebotsanzeige oder eines Währungsumrechners auftreten. Weder BA noch ihre Vertreter sind für Fehler oder Auslassungen in einer Gebotsanzeige oder einem Währungsumrechner verantwortlich.

6. VERKAUFSERLÖS UND KÄUFERAUFGELD (BUYER’S PREMIUM).
Im Falle wo der Bieter der erfolgreiche Bieter des Loses ist, ist der Bieter dafür verantwortlich, BA unverzüglich den folgenden „Verkaufserlös“ zu zahlen: (a) das zuletzt akzeptierte Auktionsgebot, sofern das Los seinen Mindestpreis (reserve) überschritten hat (der „Zuschlagspreis“ oder „Hammer Price“); (b) das anwendbare „Käuferaufgeld“ (Buyer’s Premium), basierend auf dem Zuschlagspreis des Loses; und (c) alle anwendbaren Steuern und Zölle, Ausgaben und andere offengelegte Gebühren (einschliesslich, jedoch nicht beschränkt auf Entfernungs- und Lagergebühren). Sofern nicht anders schriftlich von BA betreffs einer bestimmten Auktion oder eines Loses geändert, ist das Standard-Käuferaufgeld von BA: (i) wenn es sich bei dem Los um ein Kraftfahrzeug handelt, dann die Summe von fünfzehn Prozent (15 %) (plus MwSt. auf das Käuferaufgeld) der ersten £250.000, €250.000 oder CHF250.000 des Zuschlagspreises und zwölfeinhalb Prozent (12,5 %) (plus MwSt. auf das Käuferaufgeld) des Betrags, um den der Zuschlagspreis £250.000, €250.000 oder CHF250.000 übersteigt; und (ii) wenn es sich bei dem Los nicht um einen PKW (Personenkraftwagen) handelt (einschließlich, aber nicht beschränkt auf Memorabilia, Autoteile oder -zubehör, Motorräder, Boote und

CONDITIONS OF SALE

1. CONDITIONS OF SALE.
By accepting these terms and conditions, and/or by registering to bid or placing a bid on any item consigned to auction (collectively, a "Lot") with Broad Arrow Group UK Limited and its affiliated companies (herein referred to as "BA"), whether you do so directly, through an agent, or through anyone else that obtains control of your bidding credentials or bid paddle (collectively, "Bidder"), Bidder agrees to the following conditions of sale — together with any Lot notices or addenda announced before the sale of a Lot, or posted in the auction room, auction catalog, or online through www.broadarrowauctions.com at the time of your bid (collectively, the "Conditions"). Bidder agrees the Conditions are binding upon Bidder's agents, heirs, executors, legal representatives, successors, and assigns. No person may bid at a BA auction without first registering with BA and providing an acceptable form of government-issued identification and evidence of adequate financial capability, and BA may accept, reject, waive or condition such registration in any way at its sole discretion. BA reserves the right to request additional information that supports identity and/or financial capability from any Bidder for purposes of registering to bid or placing a bid on any Lot. Bidder acknowledges and agrees that the ownership of the Lot shall be transferred after (a) the tap of the hammer, which closes the bidding on that Lot, and (b) payment in full for the Lot.

2. BA ACTS AS CONSIGNOR'S AGENT.
All Lots are offered at auction by BA as the agent for the Lot's seller ("Consignor") and not on behalf of BA directly, unless otherwise disclosed. At the conclusion of the auction of each Lot, a sales contract is formed directly between Consignor and the winning Bidder of the Lot (if any). BA is not a party to that sales contract, and BA shall have no liability or responsibility for any breach or default by Consignor. Occasionally, BA may have a legal, beneficial, or financial interest in a Lot, which will be disclosed (e.g., through auction catalog symbols within a Lot description).

3. RESERVE PRICES AND ESTIMATES ON LOTS.
A Consignor may offer a Lot subject to a "Reserve" (i.e., the minimum sale proceeds acceptable to Consignor before deducting Consignor's applicable commissions or expenses). As is common practice in auctions, all Lots are offered subject to a Reserve unless otherwise disclosed and a Reserve is confidential with the Consignor and not disclosed to the public. A Consignor may lower (but not increase) the Reserve at any time. BA may at its sole discretion sell any Lot below its Reserve. The amount of the Reserve will always be an amount lower than or equal to any published low estimate of the Lot. Any published estimates of a Lot are illustrative and subjective opinions on expected Hammer Price (as defined in Section 6 below) prepared in advance of a BA auction, and Bidder agrees not to rely upon any Lot estimates as an indication of the Lot's value. Lot estimates are subject to change and may be amended either orally or in writing before or at a BA auction, and BA shall have no liability regarding any Lot estimates under any circumstances.

4. ROLE OF AUCTIONEER.
The auction of the Lot will be conducted by BA's on-site or online representative ("Auctioneer"), who will solicit and accept bids aided by other personnel as determined by BA. BA and its auctioneer will have sole and absolute discretion with regard to the Lot as to: (a) whether to accept or reject bids in any amount; (b) whether and in what amount to place bids on behalf of Consignor up to and including the Lot's Reserve, if the Lot is offered subject to a Reserve; (c) the conduct of the auction (including bid increments, use of a bid display or currency converter, whether to restart the auction of the Lot in whole or in part for any reason, whether to withdraw the Lot from auction for any reason or cancel the auction, and settling any disputes regarding bidding on the Lot); (d) recognition of any sale to Bidder at the auction or whether the Lot has instead been "passed" for sale at the end of its auction; and (e) whether to rescind or terminate the sale of any Lot if BA determines in its sole discretion that it cannot complete the transaction for any reason, in which case BA shall refund any payment by Bidder that has not yet been transferred to Consignor as well as any Buyer's Premium paid to BA in full satisfaction of BA's obligations, and Bidder shall have no further remedy of any kind against BA notwithstanding anything to the contrary in the Conditions. Bidder agrees that BA shall have no liability whatsoever to Bidder or any other party for the exercise of any of the foregoing rights, or for any errors in the execution or failure to execute any bid in any medium, including bids submitted online (including at bid.broadarrowauctions.com or the Broad Arrow Auctions app), over the phone or via absentee bid (including using the telephone or absentee bid forms at broadarrowauctions.com), regardless of any circumstances.

5. USE OF BID DISPLAY OR CURRENCY CONVERTER.
For the avoidance of doubt, the bid price stated by the Auctioneer is the prevailing and binding bid price. BA may use a bid display or currency converter, which is provided solely for bidder convenience, may not reflect real-time bids or currency conversions, and should not be relied upon by any bidder. Errors, inaccuracies, and time delays may occur in the operation of a bid display or currency converter. Neither BA nor its agents shall be responsible for any errors or omissions in any bid display or currency converter.

6. SALES PROCEEDS AND BUYER'S PREMIUM.
Where Bidder is the winning bidder of the Lot, Bidder is responsible for promptly paying to BA the following "Sales Proceeds": (a) the last accepted auction bid once the Lot has cleared its Reserve, if any (the "Hammer Price"); (b) the applicable "Buyer's Premium" based on the Hammer Price of the Lot; and (c) all applicable taxes and duties, expenses, and other disclosed fees (including but not limited to removal and storage fees). Unless otherwise modified in writing by BA for a particular auction or Lot, BA's standard Buyer's Premium is: (i) if the Lot is a motor car, then the sum of fifteen percent (15%) (plus VAT on the Buyer's Premium) of the first £250,000, €250,000, or CHF250,000 of the Hammer Price and twelve and one-half percent (12.5%) (plus VAT on the Buyer's Premium) of the amount by which the Hammer Price exceeds £250,000, €250,000, or CHF250,000; and (ii) if the Lot is not a motor car (including but not limited to memorabilia, automotive parts or accessories, motorcycles, boats and watercraft, trailers and machinery, books, photographs, posters, art, jewelry, and furnishings), then twenty-five percent (25%) of the Hammer Price (plus VAT on the Buyer's Premium at live auctions, and inclusive of VAT on the Buyer's Premium at automobilia-only auctions).

7. PAYMENT METHOD AND DEADLINE.
Unless prior arrangements have been agreed to by BA, Sales Proceeds are due in full to BA by the winning Bidder by 5pm local auction time on the first business day (meaning any day other than a Saturday, Sunday or public holiday where the auction is held) following the auction (the "Payment Deadline"). All payments must be made with funds payable by wire transfer in the auction's announced default currency, which will be either Great British Pounds (GBP), Euros (EUR), or Swiss Francs (CHF). For non-motor car purchases only, Bidder authorizes any credit card on file with BA to be charged for Sales Proceeds up to and including £5,000, €5,000, CHF5,000. Purchases by corporate card shall be subject to a service fee of up to 3.49% of the portion of the Sales Proceeds charged to a corporate card. At BA's discretion, the sale of the Lot may be invoiced to any Bidder by BA (whereby all Sales Proceeds will be received by BA), or implemented and documented directly between Consignor and the Bidder (with some or all of the Hammer Price paid by the Bidder to Consignor, and the remainder of the Sales Proceeds (if any) separately invoiced and paid to BA).

VERKAUFSBEDINGUNGEN

Wasserfahrzeuge, Anhänger und Maschinen, Bücher, Fotografien, Plakate, Kunst, Schmuck und Einrichtungsgegenstände), dann fünfundzwanzig Prozent (25%) des Zuschlagspreises (plus MwSt. auf das Käuferaufgeld bei Live-Auktionen und inklusive MwSt. auf das Käuferaufgeld bei reinen Automobilia-Auktionen).

7. ZAHLUNGSMETHODE UND ZAHLUNGSFRIST.
Sofern keine vorherigen Vereinbarungen mit BA getroffen wurden, ist der Verkaufserlös vom erfolgreichen Bieter vollständig an BA bis 17 Uhr Ortszeit am Ort der Auktion am ersten Werktag (d. h. jeder Tag außer Samstag, Sonntag oder einem Feiertag, an dem die Auktion stattfindet) nach der Auktion (die „Zahlungsfrist") fällig. Alle Zahlungen müssen per Überweisung in der von der Auktion angegebenen Standardwährung erfolgen, wobei es sich entweder um Britische Pfund (GBP), Euro (EUR) oder Schweizer Franken (CHF) handelt. Nur für Käufe, die keine Kraftfahrzeuge betreffen, ermächtigt der Bieter, dass eine bei BA hinterlegte Kreditkarte für Verkaufserlöse bis einschließlich £5.000, €5.000, CHF5.000 belastet wird. Käufe mit einer Firmenkreditkarte unterliegen einer Servicegebühr von bis zu 3,49 % des Teils des Verkaufserlöses, der über eine Firmenkreditkarte abgerechnet wird. Nach BAs Ermessen kann der Verkauf des Loses dem Bieter durch BA in Rechnung gestellt werden (wobei alle Verkaufserlöse von BA vereinnahmt werden) oder direkt zwischen dem Kommittenten und dem Bieter durchgeführt und dokumentiert werden (wobei ein Teil oder der gesamte Zuschlagspreis vom Bieter an den Kommittenten gezahlt wird und der Rest des Verkaufserlöses (falls vorhanden) separat in Rechnung gestellt und an BA gezahlt wird).

8. NICHTZAHLUNG DURCH DEN BIETER.
Der Bieter stimmt zu, dass BA im Falle einer Nichtzahlung des vollen Verkaufserlöses durch den Bieter bis zur Fälligkeit berechtigt ist, nach eigenem Ermessen eine oder mehrere der folgenden Massnahmen zu ergreifen, ohne den Bieter zu benachrichtigen und zusätzlich zu allen anderen Rechtsmitteln, welche BA nach Gesetz oder Billigkeitsrecht zur Verfügung stehen : (a) das Los auf Risiko, Kosten und Aufwendungen des Bieters entfernen und lagern und die Zahlung des vollen Verkaufserlöses und aller anderen Lagergebühren für das Los, Verzugsgebühren und Inkassokosten (einschließlich Anwaltskosten) gegen den Bieter durchsetzen, einschliesslich der Geltendmachung von Schadensersatz oder spezifischer Erfüllung; (b) den Verkauf des Loses oder eines anderen Loses an den Bieter stornieren und das Los an den Kommittenten zurückgeben oder das Los an eine andere Person verkaufen, sei es durch Auktion oder Privatverkauf, mit oder ohne Reserve, und den Bieter haftbar machen für (i) das anwendbare Käuferaufgeld basierend auf dem ursprünglichen Zuschlagspreis des Loses und (ii) die Zahlung eines Defizits des Verkaufserlöses bei Wiederverkauf zuzüglich aller Kosten und Ausgaben des Wiederverkaufs, Anwaltskosten, Verzugsgebühren und aller Nebenschäden; (c) dem Bieter Zinsen auf den unbezahlten Verkaufserlös ab der Fälligkeit in Höhe von eineinhalb Prozent (1,5 %) pro Monat oder dem gesetzlich zulässigen Höchstbetrag, je nachdem, welcher Betrag geringer ist, in Rechnung stellen; (d) alle BA zustehenden Summen von BA an den Bieter gegen den ausstehenden Verkaufserlös aufrechnen oder alle Erlöse oder Eigentum des Bieters, das sich im Besitz oder unter der Kontrolle von BA befindet, einbehalten oder verkaufen und die Nettoverkaufserlöse aus einem solchen Verkauf gegen den ausstehenden Verkaufserlös anwenden; (e) jedes Los vom Bieter, für das der Verkaufserlös überfällig ist, wieder in Besitz nehmen und ein solches Los weiterverkaufen; oder (f) die Identität und Kontaktdaten des Bieters dem Kommittenten offenlegen, damit der Kommittent alle verfügbaren Rechtsmittel ausüben kann.

9. NICHTENTFERNUNG DURCH DEN BIETER.
Sofern keine vorherigen Vereinbarungen mit BA getroffen wurden, muss das Los bis zur Fälligkeit entfernt werden. Der Bieter stimmt zu, dass BA, wenn das Los nicht bis zur Fälligkeit entfernt wird, das Recht (aber nicht die Verpflichtung) hat, jedes Los auf alleiniges Risiko und Kosten des Bieters zu entfernen und zu lagern, zu einem Tagessatz von £50, €50 oder CHF50 zuzüglich MwSt. (falls zutreffend), bis das Los entfernt wird (und der Bieter ermächtigt BA, solche Ausgaben einer gültigen Kreditkarte oder einem Konto des Bieters zu belasten), und der Bieter ist für alle Kosten der Entfernung, Lagerung, des Transportes und der Handhabung an einem von BA gewählten Lagerort verantwortlich. Der Bieter erteilt BA hiermit eine unwiderrufliche Vollmacht, ein solches Los auf Kosten des Bieters zu entfernen und zu lagern. Ausser nach alleinigem Ermessen von BA wird kein Los an den Bieter freigegeben, bis der Verkaufserlös vollständig bezahlt wurde und der Bieter die Bedingungen ausnahmslos erfüllt hat.

10. ZUSICHERUNGEN UND GARANTIEN DES BIETERS.
Durch die Teilnahme an einer BA-Auktion und/oder die Abgabe eines Gebots versichert und garantiert der Bieter, dass: (a) der Bieter alle anwendbaren Gesetze, Regeln und Vorschriften sowie die Bedingungen einhält und zustimmt, diese einzuhalten; (b) weder der Bieter noch ein Gast des Bieters (einschließlich einer juristischen Person, die ganz oder teilweise Eigentümer ist, oder einer anderen dritten Person, wenn der Bieter als Vertreter eines Auftraggebers handelt) ist direkt oder indirekt Beschränkungen des Handels ausgesetzt oder von einer Einzelperson oder juristischen Person kontrolliert, welche Beschränkungen des Handels unterliegt, einschließlich Embargos oder Sanktionen nach den Gesetzen der Vereinigten Staaten, der Europäischen Union, des Vereinigten Königreichs, der Schweiz oder anderen anwendbaren Gerichtsbarkeiten, die den Kauf und die Zahlung eines Loses durch den Bieter nicht mit kriminellen Aktivitäten (einschließlich Geldwäscherei, Steuerhinterziehung oder Terrorismusfinanzierung) verbunden sind, und der Bieter weder Gegenstand einer Untersuchung wegen solcher krimineller Aktivitäten ist noch wegen solcher krimineller Aktivitäten angeklagt oder verurteilt wurde; (c) der Bieter die finanzielle Fähigkeit und die Absicht hat, den Verkaufserlös für jedes Los, auf das er bietet, zu zahlen, und der Bieter als Auftraggeber handelt, wenn er bietet, es sei denn, BA stimmt ausdrücklich schriftlich vor der Gebotsabgabe des Bieters zu, dass der Bieter als Vertreter für einen anderen offengelegten Auftraggeber handelt; (d) der Bieter und jeder Gast des Bieters, der an einer BA-Auktion teilnimmt, zustimmt, alle anwendbaren Regeln und Bestimmungen von BA einzuhalten, welche BA kommunizieren kann, einschließlich aller ausgehängten Schilder oder Hinweise; (e) der Bieter für Schäden an einem Los durch den Bieter und jeden Gast des Bieters verantwortlich ist, sei es fahrlässig oder vorsätzlich, und der Bieter zustimmt, für alle daraus resultierenden Schäden und Verluste haftbar zu sein und BA (und seinen Auftraggeber oder Vertreter, je nach Fall) vollständig zu entschädigen oder zu ersetzen; (f) jedes vom Bieter abgegebene Gebot bindend und unwiderruflich ist und der Bieter kein einmal abgegebenes Gebot ändern oder widerrufen kann; (g) der Bieter allein für seine eigene Sorgfalt vor der Gebotsabgabe auf ein Los verantwortlich ist und sich der Bieter ausschließlich auf seine eigene Prüfung des Loses verlässt, und BA keine Zusicherungen oder Garantien bezüglich des Loses macht (einschließlich, ob ein Los Abgasnormen erfüllt, in eine andere Gerichtsbarkeit exportiert werden kann oder anderweitig bezüglich der mechanischen oder kosmetischen Qualität oder des Zustands, der Geschichte, der Echtheit, der Originalität, der Besitzurkunde, der Zulassung, der Eignung für einen bestimmten Zweck, der Sicherheit oder der Verkehrstüchtigkeit eines Loses); (h) der Bieter sich nicht auf eine Beschreibung, Prüfung oder einen Zustandsbericht von BA des Loses verlassen hat, der Bieter nicht berechtigt ist, sich auf mündliche Aussagen zu verlassen, die von irgendjemandem bezüglich des Loses gemacht wurden, einschließlich von BA oder einem ihrer Vertreter, und der Bieter BA für alle mündlichen oder schriftlichen Aussagen in jeglichen Medium, die von BA gemacht wurden und die die vom Kommittenten gelieferten Losinformationen oder eine vom Kommittenten genehmigte Beschreibung genau wiedergeben, schadlos hält; und (i) BA nicht für Verluste, Schäden oder Verletzungen haftet, die ein Biet-

CONDITIONS OF SALE

8. NON-PAYMENT BY BIDDER.
Bidder agrees that in the event of any non-payment by Bidder of the full Sales Proceeds by the Payment Deadline, BA shall be entitled to in its sole discretion exercise one or more of the following remedies, without notice to Bidder and in addition to any other remedies BA may have available at law or in equity: (a) remove and store the Lot at the risk, cost, and expense of Bidder and enforce payment against Bidder of the full Sales Proceeds and all other Lot storage fees, late charges, and costs of collection (including lawyers' fees), including by seeking either damages or specific performance; (b) cancel the sale of the Lot or any other Lot to Bidder, and return the Lot to Consignor or sell the Lot to another person, whether by auction or private sale, with or without Reserve, and hold Bidder liable for the (i) applicable Buyer's Premium based on the original Hammer Price of the Lot and (ii) payment of any deficiency in the Sales Proceeds upon resale plus all costs and expenses of resale, lawyers' fees, late charges, and any incidental damages; (c) charge Bidder interest on the unpaid Sales Proceeds from the Payment Deadline in the amount of one and one-half percent (1.5%) per month, or the maximum amount allowed by law, whichever is less; (d) offset any sums due from BA to Bidder against the outstanding Sales Proceeds, or retain or sell any proceeds or property of Bidder in BA's possession or control and apply the net sale proceeds from such sale against the outstanding Sales Proceeds; (e) repossess any Lot from Bidder for which the Sales Proceeds are overdue and resell such Lot; or (f) reveal Bidder's identity and contact information to Consignor for Consignor to exercise any available remedies.

9. NON-REMOVAL BY BIDDER.
Unless prior arrangements have been agreed to by BA, the Lot must be removed by the Payment Deadline. Bidder agrees that if the Lot is not removed by the Payment Deadline, then BA shall have the right (but not the obligation) to remove and store any Lot at Bidder's sole risk and expense at a daily rate of £50, €50 or CHF50 plus VAT (if applicable) until the Lot is removed (and Bidder authorizes BA to charge such expenses to any valid credit card or account of Bidder on file), and Bidder shall be responsible for all costs of removal, storage, transportation, and handling, at a storage location of BA's choice. Bidder hereby grants BA an irrevocable power of attorney to remove and store such Lot at Bidder's expense. Except in BA's sole discretion, no Lot shall be released to Bidder until the Sales Proceeds have been fully paid and Bidder has fully complied with the Conditions.

10. BIDDER REPRESENTATIONS AND WARRANTIES.
By participating in a BA auction and/or bidding, Bidder represents and warrants that: (a) Bidder is complying with and agrees to comply with all applicable laws, rules and regulations, and the Conditions; (b) neither Bidder nor any guest of Bidder (including any entity that owns either in whole or in part or other third person where Bidder is the agent of a principal) is directly or indirectly subject to, or controlled by any individual or entity that is subject to, restrictions on trade, including embargoes or sanctions under the laws of the United States, European Union, United Kingdom, Switzerland, or other any applicable jurisdictions, Bidder's purchase of and payment for a Lot are not connected with any criminal activity (including money laundering, tax evasion or terrorist financing), and Bidder is neither under investigation for nor has been charged with or convicted of such criminal activity; (c) Bidder has the financial ability and intention to pay the Sales Proceeds for any Lot on which Bidder bids, and Bidder is acting as a principal when bidding unless BA expressly agrees in writing before Bidder places a bid that Bidder acts as an agent for another disclosed principal; (d) Bidder and any guest of bidder attending or participating in a BA auction agrees to comply with all applicable policies and procedures BA may communicate, including any posted signage or notices; (e) Bidder is responsible for any damage to a Lot by Bidder and any guest of bidder, whether negligently or intentionally, and Bidder agrees to be liable for all resulting damage and loss and shall pay or reimburse BA (and its principal or agent, as the case may be) in full to compensate for any such damage; (f) any bid made by Bidder is binding and irrevocable, and Bidder may not change or rescind any bid once made; (g) Bidder is solely responsible for Bidder's own diligence before bidding on any Lot and Bidder is solely relying upon Bidder's own inspection of the Lot, and BA makes no representations or warranties regarding the Lot (including whether any Lot satisfies any emissions standards, can be exported to any jurisdiction, or otherwise regarding the mechanical or cosmetic quality or condition, history, authenticity, originality, title, registration, fitness for purpose, safety or roadworthiness of any Lot); (h) Bidder has not relied on any BA description, inspection, or condition report of the Lot, Bidder shall not be entitled to rely on any oral statement made by anyone regarding the Lot, including by BA or any of its agents, and Bidder shall hold BA harmless for any oral or written statements in any medium made by BA that accurately repeat the Lot information supplied by Consignor or any description approved by Consignor; and (i) BA shall not be liable for any loss, damage, or injury sustained by any Bidder and any guest of Bidder while attending a BA auction or on BA's premises (including the premises where an auction, pre-auction preview, inspection or test drive of any Lot may be conducted), except where such loss, damage, or injury is caused by the sole negligence or intentional act of BA, its agents, or employees.

11. ALL LOTS ARE SOLD AS IS, WHERE IS, AND BA DISCLAIMS ALL EXPRESS AND IMPLIED WARRANTIES.
ALL LOT SALES ARE "AS IS, WHERE IS" AND "WITH ALL FAULTS" AND NEITHER BA NOR CONSIGNOR MAKES ANY EXPRESS OR IMPLIED WARRANTY OR REPRESENTATION OF ANY KIND WHATSOEVER REGARDING ANY LOT. BIDDERS ARE STRONGLY ENCOURAGED AND SOLELY RESPONSIBLE FOR INDEPENDENTLY INSPECTING ANY LOTS BEFORE BIDDING, AND BIDDERS MUST SATISFY THEMSELVES AS TO THE CONDITION OF THE LOTS AND ALL MATTERS REGARDING LOTS BEFORE BIDDING, INCLUDING HISTORY, AUTHENTICITY, ORIGINALITY, ANY NECESSARY OR DESIRED REPAIRS, RESTORATION, OR MISSING PARTS AND ACCESSORIES, AND APPLICABLE DUTIES AND TAXES. BA AND CONSIGNOR HEREBY EXPRESSLY DISCLAIM ANY AND ALL REPRESENTATIONS AND WARRANTIES, INCLUDING ANY EXPRESS OR IMPLIED WARRANTIES, INCLUDING, WITHOUT LIMITATION, ANY REPRESENTATIONS OR WARRANTIES RELATING TO THE CONDITION, HISTORY, AUTHENTICITY, OR ORIGINALITY OF A LOT, TITLE OR REGISTRABILITY OF A LOT, ROADWORTHINESS OR MERCHANTABLE QUALITY OF A LOT, OR THAT A LOT CAN BE USED FOR ANY PARTICULAR PURPOSE. NO STATEMENT OR INFORMATION SET FORTH IN ANY CATALOG OR LOT DESCRIPTION, NOR ANY ESTIMATES, INVOICE, BILL OF SALE, TITLE DOCUMENT, CONDITION REPORT, NOTICE, ADVERTISEMENT, OR ANY OTHER WRITING OR ANY ORAL STATEMENT REGARDING A LOT SHALL BE DEEMED TO CREATE ANY WARRANTY OR REPRESENTATION ABOUT A LOT.

12. TRANSFER OF OWNERSHIP AND RISK.
The Lot shall remain Consignor's property until BA or the Auctioneer has announced the sale of the Lot (e.g., the Auctioneer has confirmed the sale with a tap of the hammer) and after payment in full for the Lot, at which point ownership rights to the Lot transfers to the Bidder. However, all risk of loss of the Lot will transfer from Consignor to a Bidder as soon as BA or the Auctioneer announces that bidding is closed. The Bidder is then responsible for and assumes all risk of loss or damage to the Lot. BA, and its employees, officers, directors, and agents, shall not be liable for any loss or damage to any Lot at any time, and Bidder shall look solely to its own insurance for any theft, loss, or damage to the Lot during Bidder's ownership.

13. TRANSFER OF OWNERSHIP, EXPORT, AND REGISTRATION.
Unless BA manages ownership reassignment or registration of a Lot on Bidder's behalf, Bidder is responsible for obtaining necessary title, ownership, and registration

VERKAUFSBEDINGUNGEN

er und jeglicher Gast des Bieters während der Teilnahme an einer BA-Auktion oder auf dem Gelände von BA erleidet (einschließlich des Geländes, auf dem eine Auktion, eine Vorbesichtigung vor der Auktion, eine Besichtigung oder eine Probefahrt eines Loses durchgeführt werden kann), es sei denn, ein solcher Verlust, Schaden oder eine solche Verletzung wird durch die alleinige Fahrlässigkeit oder vorsätzliche Handlung von BA, ihren Vertretern oder Mitarbeitern verursacht.

11. ALLE LOSE WERDEN VERKAUFT, WIE SIE SIND UND WO SIE SIND, UND BA SCHLIESST ALLE AUSDRÜCKLICHEN UND STILLSCHWEIGENDEN GARANTIEN AUS.
ALLE LOSVERKÄUFE ERFOLGEN „WIE SIE SIND, WO SIE SIND" UND „MIT ALLEN MÄNGELN", UND WEDER BA NOCH DER KOMMITTENT MACHEN IRGENWELCHE AUSDRÜCKLICHE ODER STILLSCHWEIGENDE GARANTIE ODER ZUSICHERUNG IRGENDEINER ART BEZÜGLICH EINES LOSES. BIETER WERDEN DRINGEND ERMUTIGT UND SIND ALLEINE DAFÜR VERANTWORTLICH, LOSE VOR DER GEBOTSABGABE UNABHÄNGIG ZU BESICHTIGEN, UND BIETER MÜSSEN SICH VOR DER GEBOTSABGABE ÜBER DEN ZUSTAND DER LOSE UND ALLE ANGELEGENHEITEN BEZÜGLICH DER LOSE VERGEWISSERN, EINSCHLIESSLICH GESCHICHTE, ECHTHEIT, ORIGINALITÄT, ERFORDERLICHE ODER GEWÜNSCHTE REPARATUREN, RESTAURIERUNGEN ODER FEHLENDE TEILE UND ZUBEHÖR SOWIE ANWENDBARE ZÖLLE UND STEUERN. BA UND DER KOMMITTENT LEHNEN HIERMIT AUSDRÜCKLICH ALLE ZUSICHERUNGEN UND GARANTIEN AB, EINSCHLIESSLICH ALLER AUSDRÜCKLICHEN ODER STILLSCHWEIGENDEN GARANTIEN, EINSCHLIESSLICH, ABER NICHT BESCHRÄNKT AUF, ZUSICHERUNGEN ODER GARANTIEN BEZÜGLICH DES ZUSTANDS, DER GESCHICHTE, DER ECHTHEIT ODER DER ORIGINALITÄT EINES LOSES, DES EIGENTUMSTITELS ODER DER ZULASSUNGSFÄHIGKEIT EINES LOSES, DER VERKEHRSTÜCHTIGKEIT ODER HANDELSÜBLICHEN QUALITÄT EINES LOSES ODER DASS EIN LOS FÜR EINEN BESTIMMTEN ZWECK VERWENDET WERDEN KANN. KEINE AUSSAGE ODER INFORMATION IN EINEM KATALOG ODER EINER LOSBESCHREIBUNG, NOCH SCHÄTZUNGEN, RECHNUNGEN, KAUFVERTRÄGE, EIGENTUMSDOKUMENTE, ZUSTANDS-BERICHTE, HINWEISE, WERBUNG ODER ANDERE SCHRIFTLICHE ODER MÜNDLICHE AUSSAGEN BEZÜGLICH EINES LOSES WERDEN ALS SCHAFFUNG EINER GARANTIE ODER ZUSICHERUNG ÜBER EIN LOS BETRACHTET.

12. ÜBERTRAGUNG DES EIGENTUMS UND DES RISIKOS.
Das Los bleibt Eigentum des Kommittenten, bis BA oder der Auktionator den Verkauf des Loses bekanntgegeben hat. Zu diesem Zeitpunkt gehen die Eigentumsrechte am Los und das gesamte Risiko des Verlusts des Loses vom Kommittenten auf den Bieter über. Der Bieter ist dann für das gesamte Risiko des Verlusts oder der Beschädigung des Loses verantwortlich und übernimmt dieses. BA und ihre Mitarbeiter, leitenden Angestellten, Direktoren und Vertreter haften zu keinem Zeitpunkt für Verluste oder Schäden an einem Los, und der Bieter muss sich ausschliesslich an seine eigene Versicherung wenden, um Diebstahl, Verlust oder Schaden am Los während des Eigentums des Bieters abzudecken.

13. EIGENTUMSÜBERTRAGUNG, EXPORT UND ZULASSUNG.
Sofern BA die Ummeldung oder die Zulassung eines Loses nicht im Namen des Bieters verwaltet, ist der Bieter für die Beschaffung der erforderlichen Eigentums- und Zulassungsdokumente für das Los verantwortlich, und BA macht keine Zusicherungen oder Garantien bezüglich der Fahrzeugpapiere, der Eigentumsverhältnisse oder der Zulassung (ausser dass der Kommittent gegenüber BA zugesichert hat, dass der Kommittent die Befugnis hat, ein solches Los zu verkaufen). Dennoch kann BA angemessene Unterstützung bei der Koordinierung der Übertragung bestimmter Eigentumstitel oder des Eigentums (soweit zutreffend) an den Bieter auf Kosten des Bieters leisten. Bestimmte Lose können mit einem „Title in Transit" verkauft werden, z. B. wenn die Fahrzeugpapiere beziehungsweise Zulassungsbescheinigungen der Lose Pfandrechten unterliegen oder sich die Fahrzeugpapiere beziehungsweise Zulassungsbescheinigungen der Lose noch nicht im Besitze von BA befinden. „Title in Transit" bedeutet, dass Bieter mit längeren Vorlaufzeiten für den Erhalt von Eigentums- oder Zulassungsdokumenten (wo zutreffend) rechnen sollten, welche 30 Tage nach der Auktion abhängig von den Bearbeitungszeiten bei verschiedenen Dritten überschreiten können. Sofern keine vorherigen Vereinbarungen mit BA getroffen wurden, ist der Bieter dafür verantwortlich, ein Kraftfahrzeug an seinem endgültigen Bestimmungsort unverzüglich nach Erhalt der Fahrzeugpapiere zuzulassen. Der Bieter ist auch alleine dafür verantwortlich, einschliesslich der Zahlung aller Kosten oder Gebühren, für die rechtzeitige Beschaffung aller erforderlichen Lizenzen oder Genehmigungen, um ein Los zu exportieren und/oder ein Los in eine ausländische Gerichtsbarkeit zu importieren. Der Bieter ist für die Zahlung aller fälligen Steuern verantwortlich, es sei denn, er ist gesetzlich befreit. Der Bieter ist für die Vorlage eines Nachweises der Befreiung verantwortlich, der der Überprüfung durch BA unterliegt. In jeder Gerichtsbarkeit, in der BA keine Umsatzsteuer und Zulassungsgebühren für zulassungsfähige Fahrzeuge erhebt, oder falls BA aus irgendeinem Grunde solche Steuern oder Gebühren nicht erhebt, ist der Bieter alleine für die Zahlung aller Umsatz- oder Nutzungssteuern verantwortlich, die sich aus dem Verkauf und der Lieferung eines Loses ergeben. DER BIETER STIMMT HIERMIT ZU, BA GEGENÜBER ALLEN ANSPRÜCHEN, SCHÄDEN, VERLUSTEN ODER BEWERTUNGEN DURCH EIN LAND, EINEN STAAT, EINE LANDKREIS, EINE STADT ODER EINE ANDERE REGIERUNGSBEHÖRDE FÜR DIE NICHTZULASSUNG EINES KRAFTFAHRZEUG-LOSES, FÜR UNBEZAHLTE UMSATZ- ODER NUTZUNGSSTEUERN UND FÜR UNBEZAHLTE DOKUMENTATIONS- UND LIZENZGEBÜHREN (EINSCHLIESSLICH ALLER ZINSEN UND STRAFEN, DIE DARAUF ANFALLEN ODER FESTGESETZT WERDEN KÖNNEN) ZU VERTEIDIGEN, SCHADLOS ZU HALTEN UND ZU ENTSCHÄDIGEN, DIE SICH AUS DEM VERKAUF EINES LOSES AN DEN BIETER ERGEBEN ODER DAMIT ZUSAMMENHÄNGEN.

BA wird sich in angemessener Weise bemühen, bei der Eigentumsübertragung zu helfen; es liegt jedoch in der Verantwortung des Bieters, das Eigentum in Übereinstimmung mit den Regeln und Vorschriften seiner Gerichtsbarkeit zu übertragen. Einige Lose sind möglicherweise in das Land oder die Gerichtsbarkeit, in dem/der die Auktion stattfindet, eingeführt worden und werden mit einer vorübergehenden Einfuhrzollbürgschaft verkauft, die vom Bieter entweder durch direkten Wiederexport des Loses oder durch Zahlung des entsprechenden Zolls, der Einfuhr-Mehrwertsteuer und anderer anwendbarer Gebühren für die dauerhafte Einfuhr des Loses in dieses Land oder diese Gerichtsbarkeit beglichen werden muss. Ein Los, das vorübergehenden Einfuhrbeschränkungen unterliegt, kann nicht aus der Obhut von BA freigegeben werden, ohne dass die Zollverfahren abgeschlossen und die vollständige Zahlung des entsprechenden Zolls, der Einfuhr-Mehrwertsteuer und anderer anwendbarer Gebühren entrichtet sind. Zölle werden basierend auf dem Wert des Loses und entsprechend den Umständen jedes Verkaufs bewertet und können entweder an BA und/oder direkt an die zuständige Steuerbehörde zu zahlen sein. Der Bieter ist alleine für die Zahlung dieser Gebühren verantwortlich.

14. PROBLEME MIT DEM LOS NACH DEM VERKAUF.
Wenn der Bieter eine Reklamation unverzüglich nach dem Kauf eines Loses erhebt, bevor BA dem Kommittenten den Zuschlagspreis gezahlt hat, kann BA nach eigenem Ermessen einen Teil oder den gesamten Zuschlagspreis einbehalten und versuchen, eine Lösung zwischen dem Kommittenten und dem Bieter zu vermitteln. In einem solchen Fall und wenn BA nach eigenem

CONDITIONS OF SALE

documentation for the Lot, and BA makes no representations or warranties regarding title, ownership, or registration (except that Consignor has represented to BA that Consignor has the authority to sell such Lot). Notwithstanding, BA can provide reasonable assistance in coordinating the transfer of certain title or ownership (where applicable) to Bidder at Bidder's expense. Certain Lots may be sold with a "Title in Transit" such as where Lot titles have liens, or Lot titles are not yet in BA's possession. Title in Transit means that Bidders should expect longer lead times for receiving ownership or title documents (where applicable), which may exceed 30 days following the auction, depending on processing times with various third parties. Unless prior arrangements have been agreed to by BA, Bidder is responsible for registering a motor car at its final destination promptly upon receipt of a title or ownership documents. Bidder shall also be solely responsible, including the payment of any costs or fees, for timely obtaining any necessary licenses or permits to export a Lot and/or to import a Lot into a foreign jurisdiction. Bidder is responsible for paying all taxes due, unless exempt by law. Bidder is responsible for supplying any proof of exemption, which is subject to BA's verification. In any jurisdiction where BA does not collect sales tax and registration fees on registrable vehicles, or in the event BA fails to collect such taxes or fees for any reason, Bidder shall be solely responsible for the payment of any sales or use taxes arising from the sale and delivery of any Lot. BIDDER HEREBY AGREES TO DEFEND, INDEMNIFY, AND HOLD HARMLESS BA AGAINST ANY CLAIMS, DAMAGES, LOSSES, OR ASSESSMENTS BY ANY COUNTRY, STATE, COUNTY, CITY, OR OTHER GOVERNMENTAL AGENCY FOR ANY FAILURE TO REGISTER A MOTOR CAR LOT, FOR ANY UNPAID SALES OR USE TAXES, AND FOR ANY UNPAID DOCUMENTATION AND LICENSING FEES (INCLUDING ANY INTEREST AND PENALTIES THAT MAY ACCRUE OR BE ASSESSED THEREON) ARISING FROM OR RELATED TO THE SALE OF A LOT TO BIDDER.

BA will use its reasonable efforts to assist with the transfer of ownership; however, it is the responsibility of Bidder to transfer ownership in compliance with their jurisdictional rules and regulations. Some Lots may have entered the country or jurisdiction where the Auction is held and will be sold on a temporary import bond, which must be discharged by the Bidder either by directly re-exporting the Lot or by paying the relevant customs duty, import VAT and other applicable fees to permanently import the Lot into that country or jurisdiction. Any Lot subject to temporary import restrictions cannot be released from BA's custody without the completion of customs procedures and receipt of full payment of the relevant customs duty, import VAT and other applicable fees. Customs charges will be assessed based on the Lot's value and according to the circumstances of each sale and may be payable either to BA and/or directly to the relevant tax authority. The Bidder is solely responsible for payment of these charges.

14. POST-SALE LOT ISSUES.
If Bidder promptly raises a claim regarding a Lot after purchase before BA has paid Consignor the Hammer Price, BA in its sole discretion may retain some or all of the Hammer Price and attempt to broker a solution among Consignor and Bidder. In such event, and if BA in its sole discretion deems Bidder's claims valid, then BA may cancel or rescind the sale of the Lot and reimburse Bidder any portion of the Hammer Price still in BA's possession.

PLEASE READ THIS SECTION 15 CAREFULLY, AS IT AFFECTS YOUR LEGAL RIGHTS AND REMEDIES.

15.1. GOVERNING LAW AND BINDING ARBITRATION.
The Conditions and all claims or causes of action (whether in contract, tort or statute) that may be based upon, arise out of or relate to the Conditions or a Lot, or the negotiation, execution or performance of the Conditions (including any claim or cause of action based upon, arising out of or related to any representation or warranty made in or in connection with the Conditions), shall be governed, construed, and enforced in accordance with the laws of England, without regard to choice of law principles. ANY DISPUTE, CLAIM, OR CONTROVERSY ARISING OUT OF OR RELATING TO THE CONDITIONS, A LOT, OR THE BREACH, TERMINATION, ENFORCEMENT, INTERPRETATION, OR VALIDITY OF THE CONDITIONS, INCLUDING THE DETERMINATION OF THE SCOPE OR APPLICABILITY OF THE CONDITIONS AND WHETHER THE CLAIMS ASSERTED ARE ARBITRABLE, SHALL EXCLUSIVELY BE SUBJECT TO ARBITRATION. THE ARBITRATION SHALL BE ADMINISTERED IN ACCORDANCE WITH THE JAMS INTERNATIONAL ARBITRATION RULES UNDER ITS EXPEDITED PROCEDURES (AVAILABLE AT HTTPS://WWW.JAMSADR.COM/INTERNATIONAL-ARBITRATION-RULES/). THE TRIBUNAL WILL CONSIST OF ONE ARBITRATOR. THE PLACE OF ARBITRATION WILL BE LONDON, ENGLAND. THE LANGUAGE TO BE USED IN THE ARBITRAL PROCEEDINGS WILL BE ENGLISH. JUDGMENT UPON THE AWARD RENDERED BY THE ARBITRATOR MAY BE ENTERED IN ANY COURT HAVING JURISDICTION THEREOF. FOR ANY CLAIM WHERE THE TOTAL AMOUNT OF THE AWARD SOUGHT IS £50,000, €50,000 OR CHF50,000 OR LESS, JAMS, BIDDER, AND BA MUST ABIDE BY THE FOLLOWING RULES: (A) THE ARBITRATION SHALL BE CONDUCTED SOLELY BASED ON WRITTEN SUBMISSIONS; AND (B) THE ARBITRATION SHALL NOT INVOLVE ANY PERSONAL APPEARANCE BY THE PARTIES OR WITNESSES UNLESS OTHERWISE MUTUALLY AGREED BY THE PARTIES. This clause shall not preclude the Parties from seeking provisional remedies in aid of arbitration from a court of appropriate jurisdiction. In the event that either Party brings action against the other, arising from or relating to the Conditions or a Lot, the prevailing Party, as determined by the arbitrator or court, shall be entitled to recover its reasonable lawyers' fees and costs, including through appeals.

15.2. LIMITATION OF LIABILITY.
TO THE FULLEST EXTENT PERMITTED BY LAW, BIDDER AGREES BA'S MAXIMUM LIABILITY RELATED TO THE CONDITIONS OR A LOT IS EQUAL TO THE GREATER OF (A) THE AMOUNT OF BUYER'S PREMIUM THAT BIDDER ACTUALLY PAID TO BA (IF ANY), AND (B) THE ADMISSION OR REGISTRATION FEES BIDDER PAID (IF ANY) OR THAT WERE APPLICABLE TO ATTEND THE BA AUCTION OF THE LOT OR BID ON THE LOT. BIDDER HEREBY EXPRESSLY AND KNOWINGLY WAIVES AND AGREES NOT TO SEEK ANY SPECIAL, INDIRECT, PUNITIVE, OR CONSEQUENTIAL DAMAGES OF ANY KIND ARISING OUT OF OR RELATING IN ANY WAY TO THE CONDITIONS OR ANY LOT, INCLUDING ANY LOST PROFITS, REGARDLESS OF THE ACTS OR OMISSIONS OR FAULT OF BA.

15.3. WAIVER OF JURY AND CLASS ACTION RIGHTS.
THE PARTIES AGREE THAT BY ENTERING INTO THIS AGREEMENT, THEY ARE EACH WAIVING THE RIGHT TO TRIAL BY JURY OR TO PARTICIPATE IN A CLASS ACTION. THE PARTIES AGREE THAT EACH MAY BRING CLAIMS AGAINST THE OTHER ONLY IN EACH OF THEIR INDIVIDUAL CAPACITIES, AND NOT AS A PLAINTIFF OR CLASS MEMBER IN ANY PURPORTED CLASS OR REPRESENTATIVE PROCEEDING. ANY ARBITRATION WILL TAKE PLACE ON AN INDIVIDUAL BASIS; CLASS ARBITRATIONS AND CLASS ACTIONS ARE NOT PERMITTED.

16. ENTIRE AND CONTINUING AGREEMENT.
The Conditions constitute the entire agreement between BA and Bidder and except as stated herein, contain all of the representations, conditions, and warranties between them with respect to any purchased Lot and their relationship. For the avoidance of doubt, these Conditions shall govern the Parties at any future BA auctions and by bidding at any future such auction, Bidder re-affirms their consent to be governed by these Conditions. The Conditions may only be modified or superseded in a writing signed by BA's duly authorized representatives.

VERKAUFSBEDINGUNGEN

Ermessen die Ansprüche des Bieters für gültig hält, kann BA den Verkauf des Loses stornieren oder rückgängig machen und dem Bieter den Teil des Zuschlagspreises zurückerstatten, der sich noch im Besitze von BA befindet.

BITTE LESEN SIE DIESEN ABSCHNITT 15 SORGFÄLTIG, DA ER IHRE GESETZLICHEN RECHTE UND RECHTSMITTEL BETRIFFT.

15.1. ANWENDBARES RECHT UND BINDENDES SCHLICHTUNGSSVERFAHREN.
Die Bedingungen und alle Ansprüche oder Klagegründe (ob aus Vertrag, unerlaubter Handlung oder Gesetz), die auf den Bedingungen oder einem Los beruhen, sich daraus ergeben oder sich darauf beziehen, oder die Verhandlung, Ausführung oder Erfüllung der Bedingungen (einschließlich aller Ansprüche oder Klagegründe, die auf einer in oder im Zusammenhang mit den Bedingungen gemachten Zusicherung oder Garantie beruhen, sich daraus ergeben oder sich darauf beziehen), unterliegen den Gesetzen von England, werden gemäss denselben ausgelegt und durchgesetzt, ohne Rücksicht auf die Grundsätze der Rechtswahl. ALLE STREITIGKEITEN, ANSPRÜCHE ODER KONTROVERSEN, DIE SICH AUS ODER IM ZUSAMMENHANG MIT DEN BEDINGUNGEN, EINEM LOS ODER DEM VERSTOSS, DER KÜNDIGUNG, DER DURCHSETZUNG, DER AUSLEGUNG ODER DER GÜLTIGKEIT DER BEDINGUNGEN, EINSCHLIESSLICH DER BESTIMMUNG DES UMFANGS ODER DER ANWENDBARKEIT DER BEDINGUNGEN UND OB DIE GELTEND GEMACHTEN ANSPRÜCHE SCHIEDSFÄHIG SIND, UNTERLIEGEN AUSSCHLIESSLICH EINEM SCHLICHTUNGSSVERFAHREN. DAS SCHIEDSVERFAHREN WIRD GEMÄSS DEN JAMS INTERNATIONAL ARBITRATION RULES NACH IHREN BESCHLEUNIGTEN VERFAHREN VERWALTET (VERFÜGBAR UNTER HTTPS://WWW.JAMSADR.COM/INTERNATIONAL-ARBITRATION-RULES/). DAS GERICHT BESTEHT AUS EINEM SCHIEDSRICHTER. DER ORT DES SCHIEDSVERFAHRENS IST LONDON, ENGLAND. DIE SPRACHE, DIE IN DEN SCHIEDSVERFAHREN VERWENDET WIRD, IST ENGLISCH. DAS URTEIL ÜBER DEN VOM SCHIEDSRICHTER ERHOBENEN SCHIEDSSPRUCH KANN BEI JEDEM GERICHT MIT ZUSTÄNDIGKEIT DAFÜR EINGETRAGEN WERDEN. FÜR JEDEN ANSPRUCH, BEI DEM DER GESAMTBETRAG DES ANGESTREBTEN SCHIEDSSPRUCHS £50.000, €50.000 ODER CHF50.000 ODER WENIGER BETRÄGT, MÜSSEN SICH JAMS, BIETER UND BA AN DIE FOLGENDEN REGELN HALTEN: (A) DAS SCHIEDSVERFAHREN WIRD AUSSCHLIESSLICH AUF DER GRUNDLAGE SCHRIFTLICHER EINREICHUNGEN DURCHGEFÜHRT; UND (B) DAS SCHIEDSVERFAHREN UMFASST KEINEN PERSÖNLICHEN AUFTRITT DER PARTEIEN ODER ZEUGEN, SOFERN NICHT ANDERS VON DEN PARTEIEN GEMEINSAM VEREINBART. Diese Klausel hindert die Parteien nicht daran, bei einem zuständigen Gericht vorläufige Rechtsmittel zur Unterstützung des Schiedsverfahrens zu beantragen. Für den Fall, dass eine der Parteien eine Klage gegen die andere erhebt, die sich aus oder im Zusammenhang mit den Bedingungen oder einem Los ergibt, ist die vom Schiedsrichter oder Gericht bestimmte obsiegende Partei berechtigt, ihre angemessenen Anwaltskosten und Kosten zurückerstattet zu haben, einschließlich derjenigen, welche durch Berufungen entstehen.

15.2. HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG.
SOWEIT GESETZLICH ZULÄSSIG, STIMMT DER BIETER ZU, DASS DIE MAXIMALE HAFTUNG VON BA IM ZUSAMMENHANG MIT DEN BEDINGUNGEN ODER EINEM LOS DEM GRÖSSEREN VON (A) DER HÖHE DES KÄUFERAUFGELDS, DAS DER BIETER TATSÄCHLICH AN BA GEZAHLT HAT (FALLS VORHANDEN), UND (B) DER EINGANGS- ODER REGISTRIERUNGSGEBÜHREN, DIE DER BIETER GEZAHLT HAT (FALLS VORHANDEN) ODER DIE FÜR DIE TEILNAHME AN DER BA-AUKTION DES LOSES ODER DAS GEBOT AUF DAS LOS GÜLTIG WAREN, ENTSPRICHT. DER BIETER VERZICHTET HIERMIT AUSDRÜCKLICH UND WISSENTLICH DARAUF UND STIMMT ZU, KEINEN ANSPRUCH AUF BESONDERE, INDIREKTE, STRAF- ODER FOLGESCHÄDEN JEGLICHER ART ZU ERHEBEN, DIE SICH AUS ODER IM ZUSAMMENHANG MIT DEN BEDINGUNGEN ODER EINEM LOS ERGEBEN, EINSCHLIESSLICH ENTGANGENER GEWINNE, UNGEACHTET DER HANDLUNGEN ODER UNTERLASSUNGEN ODER DES VERSCHULDENS VON BA.

15.3. VERZICHT AUF DAS RECHT AUF EIN SCHWURGERICHTSVERFAHREN UND SAMMELKLAGEN.
DIE PARTEIEN SIND SICH EINIG, DASS SIE DURCH DAS EINGEHEN DIESER VEREINBARUNG JEWEILS AUF DAS RECHT AUF EINE SCHWURGERICHTSVERHANDLUNG ODER DIE TEILNAHME AN EINER SAMMELKLAGE VERZICHTEN. DIE PARTEIEN SIND SICH EINIG, DASS JEDE VON IHNEN ANSPRÜCHE GEGEN DIE ANDEREN UR IN IHRER INDIVIDUELLEN KAPAZITÄT UND NICHT ALS KLÄGER ODER BETEILIGTE IN EINEM ANGEBLICHEN SAMMEL- ODER VERTRETERVERFAHREN GELTEND MACHEN DARF. JEDES SCHIEDSVERFAHREN FINDET AUF INDIVIDUELLER BASIS STATT; KLASSENSCHIEDSVERFAHREN UND SAMMELKLAGEN SIND NICHT ZULÄSSIG.

16. VOLLSTÄNDIGE UND FORTLAUFENDE VEREINBARUNG.
Die Bedingungen stellen die gesamte Vereinbarung zwischen BA und dem Bieter dar und enthalten, ausser wie hierin angegeben, alle Zusicherungen, Bedingungen und Garantien zwischen ihnen in Bezug auf jedes gekaufte Los und ihre Beziehung. Zur Vermeidung von Zweifeln gelten diese Bedingungen für die Parteien bei allen zukünftigen BA-Auktionen, und durch die Abgabe eines Gebots bei einer solchen zukünftigen Auktion bekräftigt der Bieter seine Zustimmung, sich nach diesen Bedingungen zu richten. Die Bedingungen können nur durch eine von den ordnungsgemäss bevollmächtigten Vertretern von BA unterzeichnete schriftliche Mitteilung geändert oder ersetzt werden.

17. AUSLEGUNG UND TEILBARKEIT.
Wenn eine Bestimmung der Bedingungen ungültig oder nicht durchsetzbar ist, gilt diese Bestimmung als geändert oder gelöscht, jedoch nur in dem Masse, das zur Einhaltung der Satzung, Verordnung, Anordnung, Verfügung oder Regel erforderlich ist, und die übrigen Bestimmungen der Bedingungen bleiben in vollem Umfang in Kraft und wirksam. Die Parteien sind sich einig, dass eine Rechtsnorm, die vorsieht, dass Unklarheiten gegen die Partei auszulegen sind, die den Vertrag entworfen hat, keine Kraft oder Wirkung hat. Die Zeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Erfüllung der Bedingungen durch den Bieter.

18. MITTEILUNG.
Jede Mitteilung, die von einer Partei zu machen ist, kann durch Federal Express, UPS oder einem ähnlichen registrierten Kurierdienst erfolgen, wobei Kopien per E-Mail an die aus den Akten ersichtliche E-Mail-Adresse des Bieters und an BA unter BALegal@hagerty.com gesendet werden.

19. KUNDENVERTRAULICHKEIT UND BEKÄMPFUNG DER GELDWÄSCHEREI.
BA ist nicht verpflichtet, die Identität eines Kommittenten gegenüber dem Bieter offenzulegen, es sei denn, es liegt ein Gerichtsbeschluss vor oder es geschieht in Übereinstimmung mit behördlichen Vorschriften. Der Bieter erkennt an, dass BA die vom Bieter gelieferten Informationen zur Identitätsüberprüfung unter Verwendung von Drittanbietern für die Einhaltung von KYC- (Know Your Client) und AML- (Anti-Money Laundering) Vorschriften verwenden kann. Der Bieter stimmt zu, alle Informationen und die angemessene Unterstützung bereitzustellen, die von BA zur Einhaltung von KYC/AML-Prozessen, Gesetzen und Vorschriften angefordert werden.

CONDITIONS OF SALE

17. CONSTRUCTION AND SEVERABILITY.
If any term of the Conditions is invalid or unenforceable, that term shall be deemed modified or deleted, but only to the extent necessary to comply with the statute, regulation, ordinance, order, or rule, and the remaining provisions of the Conditions shall remain in full force and effect. The Parties agree that any rule of law providing that ambiguities shall be construed against the drafting party, shall be of no force or effect. Time is of the essence for Bidder's performance of the Conditions.

18. NOTICE.
Any notice to be given by any Party may be given by Federal Express, UPS, or similar registered courier with copies sent via email to Bidder's email on file and to BA at BALegal@hagerty.com.

19. CLIENT CONFIDENTIALITY AND ANTI-MONEY LAUNDERING.
BA shall not be required to disclose the identity of any Consignor to Bidder without a court order or except in accordance with government regulations. Bidder acknowledges BA may use information provided by Bidder for identity verification using third-party service providers for KYC (Know Your Client) and AML (Anti-Money Laundering) compliance. Bidder agrees to provide all information and assistance reasonably requested by BA to comply with KYC/AML processes, laws, and regulations.

20. PRIVACY POLICY.
Bidder consents to BA and its partners storing and using Bidder's personal information in accordance with BA's privacy policy, located on www.broadarrowauctions.com and the GDPR legislation.

21. COPYRIGHT POLICY.
BA owns or licenses the copyright in all photographs, videos, and descriptions of any Lots created by or for BA, and BA in its sole discretion shall have the right to use, reproduce, and publish any of them for any purpose in any media at any time. Bidder shall have no right, title or interest to any of the foregoing in the event of buying a Lot, and Bidder agrees not to use, reproduce, or publish such copyrighted materials without BA's prior written consent.

22. LIKENESS.
Bidder and any guest of Bidder grant all necessary rights to BA and agree BA has permission and license to use their likeness for video, photography, and any other recording, display, broadcast, or publication for any and all purposes (including advertising and marketing purposes) at any time. Bidder and any guest of Bidder waive all rights or claims (including rights of privacy and publicity) that might arise from such use under any applicable law.

23. NO TAX OR LEGAL ADVICE.
Bidder is solely responsible for ensuring its own tax compliance with all amounts due under the Conditions. Bidder authorizes BA to collect any taxes, duties, VAT, or any other applicable tax on Bidder's behalf, where required by law. BA has not provided Bidder with any tax or legal advice in connection with the Conditions, and Bidder has had an opportunity to consult its own tax or legal advisors regarding the Conditions. For the avoidance of doubt, BA makes no representations regarding Bidder's ability to claim any tax exemption in connection with any purchase of any Lot, including any Lot with proceeds designated for charity in whole or in part.

24. CONSUMER PROTECTION RIGHTS.
In certain jurisdictions, certain buyers may have the right to avail themselves of consumer protection rights or warranties notwithstanding this Agreement and the governing law selected by Consignor or the Bidder. While Bidder should seek independent legal advice, BA notes two potential examples: (a) EU Online Purchase Cancellation Right. For certain online-only auctions, if (i) Bidder is a "consumer" (i.e., acting for purposes that are mainly outside its trade, business, craft, or profession) who habitually resides in the European Union or United Kingdom and (ii) Consignor is a "business" or "trader" (i.e., acting for purposes relating to its trade, business, craft, or profession, whether personally or through another person), then the Bidder may have the right to cancel the online purchase of goods (the "EU Consumer Cancellation Right") under certain countries' laws during the period of fourteen (14) calendar days after the Bidder or their designated agent acquires physical possession of the Lot. If such a Bidder exercises the EU Consumer Cancellation Right, BA will notify Consignor and cancel the sale of the Lot. A Bidder who exercises the EU Consumer Cancellation Right is responsible for any and all expenses associated with the Lot, including transportation, storage, insurance, duty, and taxes. If a Bidder exercises the EU Consumer Cancellation Right, such Bidder bears all risk of loss, and is therefore advised to insure the Lot until Consignor retakes possession. BA reserves the right to make the reasonable determination as to whether a Consignor meets the definition of a business or trader under this section; and (b) Legal Warranty for Italian Consumers. If (i) Consignor is a "professional" pursuant to the provisions of Art. 18, 1.b of the Consumer Code (Italian Legislative Decree no. 206 of 6 September 2005), and (ii) Bidder is a natural person participating in the auction for purposes that do not fall under the categories of trade, industry, craft or other professional activities, then a legal warranty of conformity may be applied to the Lot within 1 (one) year from the date of delivery under Articles 128-135 of the Consumer Code (hereinafter "Italian Legal Warranty"). The Italian Legal Warranty binds only the Consignor, and BA does not therefore assume any liability under the Italian Legal Warranty, which can be enforced only against the Consignor. In the event of a cancellation of a sale under such consumer protection rights or warranties (including the EU Consumer Cancellation Right or Italian Legal Warranty), BA may credit the buyer with its purchase price (if paid). The Bidder shall keep BA harmless for any documented costs, expenses, damages incurred in as the consequence of or connected with any claim under such consumer protection rights or warranties (including the EU Consumer Cancellation Right or Italian Legal Warranty), including reasonable legal costs incurred by BA for the purpose of resisting or managing the claim received. The Bidder agrees to pay the amounts requested by BA at first demand, and within seven (7) days.

VERKAUFSBEDINGUNGEN

20. DATENSCHUTZBESTIMMUNGEN.
Der Bieter stimmt der Speicherung und Nutzung der persönlichen Daten des Bieters durch BA und ihre Partner gemäss den Datenschutzbestimmungen von BA zu, die unter www.broadarrowauctions.com zu finden sind.

21. URHEBERRECHTSBESTIMMUNGEN.
BA besitzt oder lizenziert das Urheberrecht an allen Fotografien, Videos und Beschreibungen von Losen, die von oder für BA erstellt wurden, und BA hat nach eigenem Ermessen das Recht, diese zu jedem Zweck in jedem Medium und zu jeder Zeit zu verwenden, zu reproduzieren und zu veröffentlichen. Der Bieter hat im Falle des Kaufs eines Loses kein Recht, keinen Titel oder kein Interesse an den vorgenannten Dingen, und der Bieter stimmt zu, solche urheberrechtlich geschützten Materialien nicht ohne die vorherige schriftliche Zustimmung von BA zu verwenden, zu reproduzieren oder zu veröffentlichen.

22. ABBILD.
Der Bieter und jeder Gast des Bieters gewähren BA alle erforderlichen Rechte und stimmen zu, dass BA die Erlaubnis und Lizenz hat, ihr Abbild für Video-, Foto- und jede andere Aufzeichnung, Anzeige, Ausstrahlung oder Veröffentlichung zu jedem und allen Zwecken (einschließlich Werbe- und Marketingzwecken) jederzeit zu verwenden. Der Bieter und jeder Gast des Bieters verzichten auf alle Rechte oder Ansprüche (einschliesslich des Rechts auf Privatsphäre und Öffetlichkeit), die sich aus einer solchen Verwendung nach geltendem Recht ergeben könnten.

23. KEINE STEUER- ODER RECHTSBERATUNG.
Der Bieter ist alleine für die Einhaltung seiner eigenen steuerlichen Verpflichtungen in Bezug auf alle fälligen Beträge gemäss den Bedingungen verantwortlich. Der Bieter ermächtigt BA, alle Steuern, Zölle, Mehrwertsteueroder jede andere anwendbare Steuer im Namen des Bieters zu erheben, wenn dies gesetzlich vorgeschrieben ist. BA hat dem Bieter keine steuerliche oder rechtliche Beratung im Zusammenhang mit den Bedingungen gegeben, und der Bieter hatte die Möglichkeit, seine eigenen Steuer- oder Rechtsberater bezüglich der Bedingungen zu konsultieren. Zur Vermeidung von Zweifeln macht BA keine Zusicherungen bezüglich der Fähigkeit des Bieters, eine Steuerbefreiung im Zusammenhang mit einem Kauf eines Loses geltend zu machen, einschließlich eines Loses, dessen Erlös ganz oder teilweise für wohltätige Zwecke bestimmt ist.

24. VERBRAUCHERSCHUTZRECHTE.
In bestimmten Gerichtsbarkeiten haben bestimmte Käufer möglicherweise das Recht, Verbraucherschutzrechte oder Garantien in Anspruch zu nehmen, ungeachtet dieser Vereinbarung und des vom Kommittent- en oder Bieter gewählten anwendbaren Rechts. Während der Bieter unabhängigen Rechtsbeistand suchen sollte, weist BA auf zwei potenzielle Beispiele hin: (a) Recht auf Widerruf von Online-Käufen in der EU. Bei bestimmten reinen Online-Auktionen, wenn (i) der Bieter ein „Verbraucher" ist (d. h. eine natürliche Person, die zu Zwecken handelt, die überwiegend ausserhalb ihrer gewerblichen, geschäftlichen, handwerklichen oder beruflichen Tätigkeit liegen) und seinen gewöhnlichen Wohnsitz in der Europäischen Union oder im Vereinigten Königreich hat und (ii) der Kommittent ein „Unternehmen" oder „Händler" ist (d. h. zu Zwecken handelt, die im Zusammenhang mit seiner gewerblichen, geschäftlichen, handwerklichen oder beruflichen Tätigkeit stehen, sei es persönlich oder durch eine andere Person), dann kann der Bieter das Recht ausüben, den Online-Kauf von Waren nach den Gesetzen bestimmter Länder während eines Zeitraums von vierzehn (14) Kalendertagen zu widerrufen (das „EU-Verbraucherwiderrufsrecht"), nachdem der Bieter oder sein benannter Vertreter den physischen Besitz des Loses erworben hat. Wenn ein solcher Bieter das EU-Verbraucherwiderrufsrecht ausübt, benachrichtigt BA den Kommittenten und storniert den Verkauf des Loses. Ein Bieter, der das EU-Verbraucherwiderrufsrecht ausübt, ist für alle mit dem Los verbundenen Kosten verantwortlich, einschließlich Transport, Lagerung, Versicherung, Zöllen und Steuern. Wenn ein Bieter das EU-Verbraucherwiderrufsrecht ausübt, trägt dieser Bieter das gesamte Verlustrisiko und es wird daher empfohlen, das Los zu versichern, bis der Kommittent den Besitz wiedererlangt. BA behält sich das Recht vor, nach eigenem Ermessen zu bestimmen, ob ein Kommittent die Definition eines Unternehmens oder Händlers gemäss diesem Abschnitt erfüllt; und (b) Gesetzliche Garantie für italienische Verbraucher. Wenn (i) der Kommittent ein „ Berufstätiger" gemäß den Bestimmungen von Art. 18, 1.b des Verbraucherschutzgesetzes (italienisches Gesetzesdekret Nr. 206 vom 6. September 2005) ist und (ii) der Bieter eine natürliche Person ist, die an der Auktion zu Zwecken teilnimmt, die nicht in die Kategorien Handel, Industrie, Handwerk oder andere berufliche Tätigkeiten fallen, dann kann eine gesetzliche Konformitätsgarantie auf das Los innerhalb von 1 (einem) Jahr ab dem Datum der Lieferung gemäss den Artikeln 128-135 des Verbraucherschutzgesetzes („Italienische Gesetzliche Garantie") angewendet werden. Die Italienische Gesetzliche Garantie bindet nur den Kommittenten und BA übernimmt daher keine Haftung im Rahmen der Italienischen Gesetzlichen Garantie, die nur gegen den Kommittenten durchgesetzt werden kann. Im Falle einer Stornierung eines Verkaufs gemäss solchen Verbraucherschutzrechten oder Garantien (einschließlich des EU-Verbraucherwiderrufsrechts oder der Italienischen Gesetzlichen Garantie) kann BA dem Käufer seinen Kaufpreis gutschreiben (falls bezahlt). Der Bieter hält BA schadlos für alle dokumentierten Kosten, Ausgaben, Schäden, die als Folge oder im Zusammenhang mit einem Anspruch im Rahmen solcher Verbraucherschutzrechte oder Garantien (einschließlich des EU-Verbraucherwiderrufsrechts oder der Italienischen Gesetzlichen Garantie) entstehen, einschließlich angemessener Rechtskosten, die BA zum Zweck der Verteidigung oder Verwaltung des erhaltenen Anspruchs entstehen. Der Bieter stimmt zu, die von BA auf erste Anforderung und innerhalb von sieben (7) Tagen angeforderten Beträge zu zahlen.

BROAD ARROW

DRIVEN BY HAGERTY

AUCTIONS | PRIVATE SALES | CAPITAL

GLOBAL ICONS: MEMORABILIA AND ARTWORK ONLINE

9 - 23 November 2026 | Two-day Online Sale Featuring Approximately 300 Carefully Curated Lots

REGISTER TO BID

broadarrowauctions.com | +44 7746 502 000

BROAD ARROW

DRIVEN BY HAGERTY

AUCTIONS

PRIVATE SALES

CAPITAL



THE PARIS AUCTION

3 February 2027 | The Peninsula Paris - Paris, France

In Partnership with The Peninsula Paris and Held During Rétromobile Week

INVITING CONSIGNMENTS

broadarrowauctions.com | FR +33 8 01 84 17 12

BAF Licence N° 318-2026

183 rue de Courcelles, 75017 Paris, France



THE PENINSULA

HONG KONG · SHANGHAI · BEIJING · TOKYO · NEW YORK · CHICAGO · BEVERLY HILLS

LONDON · PARIS · ISTANBUL · BANGKOK · MANILA · PENINSULA.COM

BROAD ARROW

DRIVEN BY HAGERTY

AUCTIONS PRIVATE SALES CAPITAL



1939 Mercedes-Benz 540 K Spezial Roadster
Estimate: $5,000,000 - $7,000,000

THE AMELIA CONCOURS AUCTION

5 - 6 March 2027 | The Ritz-Carlton - Amelia Island, Florida
The Official Auction House of The Amelia Concours

INVITING CONSIGNMENTS

broadarrowauctions.com | US +1 313 312 0780



The Amelia Concours
Amelia Island, Florida
ameliaconcours.com

California Mille
California
californiamille.com

The Greenwich Concours
Greenwich, Connecticut
greenwichconcours.com

Motorlux
Monterey, California
motorlux.com

For driving enthusiasts who love cars at their absolute finest, enjoy premier hospitality, unique experiences and the heights of automotive culture in four of the world's most awe-inspiring destinations.

NEVER STOP DRIVING **HAGERTY.COM**

HAGERTY

Amelia Concours D'Elegance, California Mille USA 1000 Miglia, Greenwich Concours D'Elegance & MOTORLUX are registered or common law trademarks of The Hagerty Group LLC, ©2026 The Hagerty Group, LLC. All Rights Reserved. The Hagerty Group, LLC is a subsidiary of Hagerty, Inc.

BROAD ARROW

DRIVEN BY HAGERTY

AUCTIONS PRIVATE SALES CAPITAL

2023 Ferrari Daytona SP3
Sold for €6.250.000 at The Concorso d'Eleganza Villa d'Este Auction 2026

THE CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE AUCTION

22 - 23 May 2027 | Villa Erba - Cernobbio, Italy
The Official Auction Partner of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este

INVITING CONSIGNMENTS

broadarrowauctions.com | IT +39 035 008 7034

CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE
dal
1929

TIMELESS ELEGANCE

MAY 21ST – 23RD 2027

On the shores of Lake Como, around 50 exquisite classic cars will take centre stage before an esteemed jury and an enthusiastic audience.

A particular highlight will be the Concorso d'Eleganza Villa d'Este Auction by Broad Arrow. Join us for a day of beauty, passion and timeless elegance.

concorsodeleganzavilladeste.com

BMW GROUP Classic

INDEX | STICHWORTVERZEICHNIS

Lot | Los	Year | Jahr	Make | Marke	Model | Modell
133	1957	Alfa Romeo	Giulietta Spider Veloce
150	1996	Alfa Romeo	RZ
127	1986	Aston Martin	V8 Volante
167	1987	Aston Martin	Lagonda Series 3 Shooting Brake by Roos Engineering Ltd.
134	2013	Aston Martin	Vanquish Centenary Edition
135	2020	Aston Martin	DB5 Goldfinger Edition
189	1985	Audi	Sport quattro
168	1962	Autobianchi	Bianchina Trasformabile
158	1968	Bizzarrini	5300 GT Strada
154	1981	BMW	M1
161	1991	BMW	Z1 AC Schnitzer
176	2017	BMW	M4 DTM Champion Edition
177	2021	BMW	M5 CS
178	2023	BMW	3.0 CSL ex-Nick Heidfeld
194	2012	Bugatti	Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse ex-Geneva Motorshow 2012
126	1967	Chevrolet	Corvette Sting Ray 327/300 Coupe
151	1929	Chrysler	Model 75 Roadster
139	1969	De Tomaso	Mangusta
122	1980	De Tomaso	Deauville Series 2
187	1991	De Tomaso	Pantera Si
193	1996	De Tomaso	Guará Coupé
153	1960	Facel Vega	HK500
181	1966	Ferrari	275 GTS
130	1983	Ferrari	512 BBi
190	1987	Ferrari	412
145	1987	Ferrari	Testarossa
180	1996	Ferrari	F355 Berlinetta
196	1998	Ferrari	550 Maranello
140	2000	Ferrari	360 Modena
157	2004	Ferrari	360 Challenge Stradale
188	2005	Ferrari	Superamerica
199	2011	Ferrari	California
206	2013	Ferrari	FF
208	2015	Ferrari	LaFerrari
162	2017	Ferrari	F12tdf
147	2022	Ferrari	296 GTB
207	2025	Ferrari	Daytona SP3 Speedform Model
156	2018	Ford	GT
184	2008	Gumpert	Apollo Sport

KBC PRIVATE BANKING PRESENTS
INTERCLASSICS
CLASSIC CAR SHOW
BRUSSELS EXPO
20 | 21 | 22 NOVEMBER 2026
BOOK YOUR TICKETS NOW !
RALLY LEGENDS
HONOURING THE HEROES OF DUST AND DIRT
KBC Private Banking
VANDER HAEGHEN THE ART OF INSURING PASSIONS
BEHVA
AUTOWORLD BRUSSELS
BROAD ARROW DRIVEN BY HAGERTY
FIVA

INDEX | STICHWORTVERZEICHNIS

Lot | Los	Year | Jahr	Make | Marke	Model | Modell
146	1974	Jaguar	E-Type Series 3 Roadster
155	1986	Lamborghini	Countach 5000 QV
205	1991	Lamborghini	Diablo
179	1998	Lamborghini	Diablo VT Roadster
152	2003	Lamborghini	Murciélago
128	2004	Lamborghini	Gallardo
129	2011	Lamborghini	Gallardo LP570-4 Superleggera
131	1963	Lancia	Flaminia Sport Zagato 3C 2.8
169	1984	Land Rover	Series III
123	1997	Land Rover	Defender 90
192	1966	Maserati	Mistral Spyder 3700
143	1968	Maserati	Quattroporte 4200
185	1969	Maserati	Indy 4200
174	2019	McLaren	Senna
200	2022	McLaren	765LT Spider
132	1938	Mercedes-Benz	320 “Cabriolet A” in the style of Sindelfingen
172	1955	Mercedes-Benz	300 SL Gullwing Coupé
125	1960	Mercedes-Benz	220 SE Coupé
136	1964	Mercedes-Benz	230 SL Pagoda
182	2002	Mercedes-Benz	G 400 CDI Cabriolet
124	2003	Mercedes-Benz	SL 600
197	2005	Mercedes-Benz	McLaren SLR Coupé
183	2008	Mercedes-Benz	SLR McLaren Edition Roadster by MSO
159	2009	Mercedes-Benz	SLR McLaren Stirling Moss
202	2011	Mercedes-Benz	SLS AMG
191	2019	Mercedes-Benz	G 500 Brabus INVICTO PURE
144	1975	Monteverdi	High Speed 375/4
148	1982	Pontiac	Firebird Trans Am “Knight Rider” K.I.T.T. Tour Car
142	1966	Porsche	911
175	1977	Porsche	911 Turbo
173	1981	Porsche	924 Carrera GT
141	1989	Porsche	911 Turbo Cabriolet
138	1989	Porsche	928 S4
198	1993	Porsche	911 Speedster
186	2004	Porsche	911 GT3 (Basalt Black Metallic)
201	2004	Porsche	911 GT3 (Carrara White)
203	2018	Porsche	911 GT3 RS
171	2025	Porsche	911 GT3 RS
149	2025	Porsche	911 GT3 Touring

ASSICURO ASSURADEUREN AND CHUBB PRESENT
INTERCLASSICS
CLASSIC CAR SHOW
MECC MAASTRICHT
14 | 15 | 16 | 17 JANUARY 2027
BOOK YOUR TICKETS NOW !
100 YEARS MILLE MIGLIA
CELEBRATING THE WORLD'S GREATEST ROAD RACE
ASSICURO. Onderdeel van Alpina Group
CHUBB
RSM
GASSAN WATCHES | JEWELLERY
BROAD ARROW DRIVEN BY HAGERTY
GOSSET CHAMPAGNE
FIVA

INDEX | STICHWORTVERZEICHNIS

Lot | Los	Year | Jahr	Make | Marke	Model | Modell
204	2013	Radical	SR3 SL
170	1966	Riva	Super Ariston
195	2009	Rolls-Royce	Phantom Coupé
137	1968	Shelby	GT500 KR Fastback
121	1982	Toyota	Celica Supra 2.8i
101		British Motor Cars — Bentley, Rolls-Royce, Bristol, and MG Collection	
102		Prestige Motor Cars — Ferrari, Jaguar, Lamborghini, Maserati, and Bugatti Collection	
103		Collection of Books on the Great International Motor Races	
104		Aston Martin – Collection of Books	
105		Aston Martin and Lagonda — Important Collection of Books and Manuals	
106		Aston Martin Photos and Documentation	
107		Aston Martin DB4 GT Zagato — Five CMC 1:18 Scale Models	
108		Ferrari, Mercedes-Benz, and Maserati–Three CMC 1:18 Scale Models	
109		Maserati and Auto Union — Two CMC 1:18 Scale Models	
110		Aston Martin — Important Collection of Magazines and Books	
111		Aston Martin — Palawan Press Limited Edition Collection	
112		Aston Martin – Ten Artworks	
113		Automobil Revue / Revue Automobile — Complete Collection, 1947–2020	
114		Motor Cars and Coachbuilding — Collection of Books	
115		Motor Racing – Collection of Books on Great International Races and Events	
116		Motorsport Legends — Driver Biographies and Mille Miglia	
117		Classic & Sports Cars — Reference Books	
118		Ferrari, Maserati, and Italian Motoring — Important Collection of Books and Catalogs	
119		Mercedes-Benz, Bugatti, and Porsche — Important Collection of Books and Publications	
120		Motor Racing and Motoring — Collection of Reference Books	
160		Halfscale Cars 722 Racer	
163		Set of Four Borrani Wire Wheels for Ferrari 330, 365, and 500 Superfast	
164		Lagonda Emblem	
165		Aston Martin Emblem	
166		Aston Martin and Lagonda — Double-Sided Illuminated Sign	

BROAD ARROW PRIVATE SALES
DRIVEN BY HAGERTY
AUCTIONS PRIVATE SALES CAPITAL

2015 Ferrari LaFerrari
Price Available Upon Request
Located in Switzerland

LOOKING TO BUY OR SELL PRIVATELY?

Broad Arrow Private Sales, driven by Hagerty, provides expert advice to clients buying and selling collector cars outside the auction atmosphere. Broad Arrow's team manages the private sales experience with passion, integrity, and discretion, making each transaction one of ease and enjoyment. With an extensive client list across all categories and a global team of highly experienced car specialists located across the U.S., the U.K., and in Europe, Broad Arrow's track record for connecting buyers and sellers with some of the world's most desirable collector cars is undisputed.

INQUIRE TODAY
broadarrowprivatesales.com | CH +41 41 562 04 71

LOT 189

1985 Audi Sport Quattro

CHF 680’000 - CHF 780’000



BROAD ARROW DRIVEN BY HAGERTY

Zedernstraße 14, 33415, Verl, Germany
broadarrowauctions.com
CH +41 41 562 04 71 | BE +32 2 883 71 99 | FR +33 8 01 84 17 12 | DE +49 5246 933 0337 | UK +44 2045 920 169 | US +1 313 312 0780