

AGUTTES

TOUR AUTO 2025

La Vente Officielle

7 AVRIL 2025



TOUR
2025
AUTO





Tour Auto 2025

La Vente Officielle

LUNDI 7 AVRIL 2025, 16H
MONDAY 7 APRIL 2025, 4 PM
PARIS EXPO, PORTE DE VERSAILLES

Édito

Editorial

PAR GAUTIER ROSSIGNOL
Directeur du département Automobiles de collection
de la maison Aguttes

Un projet qui mûrit lentement. Puis de longs mois de préparation. Tenter de ne rien laisser au hasard. La date fatidique qui approche. Mélange d'excitation et d'appréhension. Les voitures arrivent enfin à Paris, cette année au Parc des Expositions de la Porte de Versailles. Le décorum est là. Les têtes connues aussi. On pousse les bolides à leur emplacement. Ça y est, on y est. Courts instants de répit, en apesanteur, avant l'instant fatidique.

Amis concurrents, comme vous le voyez, nous vivons la même chose. Car les quelques lignes ci-dessus s'appliquent à vous, qui avez préparé ce Tour Auto et vous apprêtez à prendre le départ mardi matin, aux aurores, et à quitter la capitale pour des centaines de kilomètres comme seules les équipes de Peter Auto savent vous offrir. Mais aussi à nous, pour qui le départ sera donné un peu avant, lundi à 16h, lorsque nous débiterons la désormais traditionnelle Vente Officielle du Tour Auto. Comme vous, les équipes d'Aguttes travaillent depuis des mois à préparer cet événement à nul autre pareil, avec cette saine tension qui entretient notre passion. Nous avons comme vous poussé nos autos dans ce Hall 6, ces autos roulant silencieusement jusqu'à leur emplacement concrétisant de longs mois de travail et d'efforts.

Avant cela d'ailleurs, moi-même et une partie de mon équipe firent partie de l'équipe d'organisation de Peter Auto, avant de devenir concurrents, du Tour Auto notamment, et aujourd'hui d'officier comme partenaire pour vous offrir le plus beau des catalogues de vente, dans cet incroyable écrin considéré par certains comme l'un des plus beaux musées éphémères du monde. Dans quelques heures nous débiterons la vente, dans quelques heures vous prendrez le départ. Moteur !

BY GAUTIER ROSSIGNOL
Head of Classic Cars Department
at Aguttes

A project that slowly takes shape. Then, long months of preparation. Trying to leave nothing to chance. The fateful date approaches. A mix of excitement and apprehension. The cars finally arrive in Paris, this year at the Parc des Expositions at Porte de Versailles. The decor is set. Familiar faces too. The cars are pushed into their spots. It's finally here. Brief moments of respite, weightless, before the critical moment.

Dear competitors, as you can see, we are experiencing the same thing. For the few lines above apply to you, who have prepared for this Tour Auto and are about to set off on Tuesday morning at dawn, leaving the capital for hundreds of kilometers — an experience that only the Peter Auto teams know how to offer. But it also applies to us, for the start will be given a bit earlier, at 4 PM on Monday, when we begin the now traditional Official Auction of the Tour Auto. Like you, the teams at Aguttes have been working for months to prepare this unique event, with that healthy tension that fuels our passion. Like you, we pushed our cars into Hall 6, these cars rolling silently to their spots, embodying the long months of work and effort.

Before all of this, I myself, along with part of my team, were once part of Peter Auto's organizing team, before becoming competitors, notably in the Tour Auto, and today, acting as partners to offer you the most beautiful auction catalog, in this incredible setting considered by some as one of the world's most beautiful ephemeral museums. In a few hours, we will begin the auction, and in a few hours, you will set off. Moteur!



CONTACTS POUR CETTE VENTE



Automobiles de collection
Automobilia, Art contemporain
Classic Cars, Contemporary Art
Gautier Rossignol
+33 1 47 45 93 01 • +33 7 45 13 75 78
rossignol@aguttes.com



Bagagerie de luxe
Luxury luggage
Eléonore des Beauvais
+33 1 41 92 06 47
desbeauvais@aguttes.com



Grands vins & Spiritueux
Great wines & Spirits
Pierre-Luc Nourry
+33 1 47 45 91 50 • +33 7 63 44 69 56
nourry@aguttes.com



Montres de collection
Collector's watches
Claire Hofmann
+33 7 49 97 32 28
hofmann@aguttes.com

Directeur du pôle
Luxe & Art de vivre
Luxury & Art de vivre division
Philippine Dupré la Tour
duprelatour@aguttes.com

Expert Montres de collection
Expert Collector's watches
Geoffroy Ader
Assisté de Justine Lamarre

Enchères par téléphone
Ordre d'achat
Telephone auctions. Buy order
bid@aguttes.com

Relations acheteurs
Buyer relations
Marie du Boucher
+33 1 41 92 06 41
duboucher@aguttes.com

Délivrances Automobiles
Cars' deliveries
Hugo Baldy
+33 7 60 78 10 18
baldy@aguttes.com

Département Marketing
& Communication
Marketing & Communication Department
Clémence Lépine
lepine@aguttes.com

Relations Presse
Media Relations
Anne-Sophie Philippon
pr@aguttes.com

TOUR AUTO 2025
LA VENTE OFFICIELLE

Vente aux enchères
Lundi 7 avril 2025, 16h
Paris Expo, Porte de Versailles (Pavillon 6)
1, place de la Porte de Versailles
75015 Paris

Auction
Monday 7 April 2025, 4 pm
Paris Expo, Porte de Versailles (Pavilion 6)
1, place de la Porte de Versailles
75015 Paris

Exposition publique
Dimanche 6 avril : 14h - 22h
Lundi 7 avril : 10h - 16h

Public viewing
Sunday 6 April: 14 pm - 10 pm
Monday 7 April: 10 am - 4 pm

AGUTTES

Président
Chairman
Claude Aguttes
Directeur général
Chief Executive Officer
Philippine Dupré la Tour

Associés
Associates
Directeur associé
Associate Director
Charlotte Aguttes-Reynier
Associés
Associates
Sophie Perrine, Gautier Rossignol,
Maximilien Aguttes

Aguttes (SVV 2002 - 209)
Commissaires-priseurs habilités
Qualified auctioneers
Claude Aguttes, Sophie Perrine,
Pierre-Alban Vinquant,
Jessica Remy-Catanese, Juliette Rode
SEINE OUEST
Commissaires de justice
Judicial auctioneer



SCANNEZ OU CLIQUEZ
L'ensemble des lots
est reproduit sur **aguttes.com**

SCAN OR CLICK
All lots are reproduced
*on **aguttes.com***

Index

Art contemporain

COSTA	23, 24, 57 ET 61
PETER KLASEN	37, 38, 65 ET 66

Automobiles de collection

ABARTH-SIMCA 1300 GT BIALBERO	39
ALFA ROMEO 1750 GTAM	40
ASTON MARTIN DB7 ZAGATO	44
FERRARI 308 GR.B « MICHELOTTO »	33
FERRARI 328 GTS ART CAR	
PETER KLASEN	62
FERRARI F430	25
FERRARI 458 SPECIALE	26
FIAT 124 ABARTH 16-SOUPAPES GR. 4	34
FORD GT 40 P/1000-W FIA	60
JAGUAR XK 120 BERLINETTE BAROU	50
JAGUAR TYPE E	
SÉRIE 1 3.8 « FASTROAD »	45
MASERATI A6 GCS MONFARO USINE	51
PEUGEOT 205 TURBO 16	16
PORSCHE 356 AT1 1600 SPEEDSTER	17

Automobilia

AYRTON SENNA CASQUE 1988	46
BMW WILLIAMS F1 NEZ CARBONE	49
FERRARI F310 MOULE DE FONDERIE	6
FERRARI F2004 TURBINE	2
FERRARI F1-2003 VOLANT MOTEUR	3
FERRARI F2007 BIELLE-PISTON	5
FERRARI F2008 COUVRE CULASSE	4
FERRARI MOTEUR F1 KERS 2009	10
JAGUAR RACING F1 AILERON	48
MICHAEL SCHUMACHER CASQUE 1998	47
MICHAEL SCHUMACHER CASQUE 1999	1
MICHAEL SCHUMACHER CASQUE 2000	7
MICHAEL SCHUMACHER CASQUE 2005	8
VÉLO COLNAGO POUR SCHUMACHER	9

Bagagerie de luxe

CHANEL TIMELESS JUMBO	21
CHANEL SAC VINTAGE	53
HERMÈS BIRKIN	20
HERMÈS BIRKIN	31
HERMÈS BIRKIN	32
HERMÈS BIRKIN	64
HERMÈS BOLIDE	54
HERMÈS CONSTANCE	22
HERMÈS CONSTANCE	56
HERMÈS KELLY	30
LOUIS VUITTON MALLE DE BEAUTÉ	63
PACO RABANE PASTILLES	55

Grands vins & Spiritueux

CHÂTEAU HAUT-BRION 4 MAGNUMS	28
CHÂTEAU SAINTE-MARGUERITE JEROBOAM	52
CHAMPAGNE PERRIER-JOUËT JEROBOAM	18
CHAMPAGNE DOM PÉRIGNON MATHUSALEM	19
GIN KI NO BI	41
WHISKY ISLY	42
LE PETIT CHEVAL 6 MAGNUMS	27
RHUM MAXIMO	43

Montres de collection

CARTIER BALLON BLEU	29
CARTIER CRASH WATCH	35
CARTIER TANK TOM HANKS	38
GIRARD PERREGAUX FERRARI F1	13
GIRARD PERREGAUX FERRARI	14
PANERAI FERRARI	11
OMEGA SPEEDMASTER SCHUMACHER	12
OMEGA SPEEDMASTER	58
ROLEX DAYTONA	59
WYLER FERRARI	15

Les conditions et termes régissant la vente des lots figurant dans le catalogue sont fixés dans les conditions générales de vente figurant en fin de catalogue dont chaque enchérisseur doit prendre connaissance. Ces CGV prévoient notamment que tous les lots sont vendus « en l'état », c'est-à-dire dans l'état dans lequel ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections et leurs défauts. Une exposition publique préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours permettra aux acquéreurs d'examiner personnellement les lots et de s'assurer qu'ils en acceptent l'état avant d'enchérir. Les rapports de condition, ainsi que les documents afférents à chaque lot sont disponibles sur demande.

Nous attirons votre attention sur les lots précédés de +, °, *, □, #, ~, = pour lesquels s'appliquent des conditions particulières visibles en fin de catalogue.

The terms and conditions governing the sale of the lots appearing in the catalogue are set out in the general terms and conditions of sale appearing at the end of the catalogue, which each bidder must read. These GTC provide in particular that all the lots are sold “as is”, i.e. in the condition in which they are found at the time of sale with their imperfections and defects. A public display prior to the sale taking place over several days will allow buyers to personally examine the lots and ensure that they accept their condition before bidding. Condition reports, as well as documents relating to each lot, are available on request.

*We draw your attention to lots preceded by +, °, *, □, #, ~, = for which special conditions apply, which can be seen at the end of the catalogue.*



Collection de Monsieur S.

Directeur Moteur et Électronique
au sein de la Scuderia Ferrari de 1994 à 2009



L'histoire de l'automobile regorge d'hommes de l'ombre, disputant aux côtés des plus grands les trophées les plus prisés... L'homme derrière cette collection fait partie de cette caste, et peut aujourd'hui se targuer d'avoir remporté les 24 Heures du Mans à deux reprises avec Peugeot Sport, avant d'arriver en Formule 1, et de remporter 8 titres constructeurs et 6 titres pilote avec la Scuderia Ferrari... C'est d'ailleurs là le thème de cette collection : vous trouverez dans les 15 prochains lots les cadeaux de fin de saison offerts par la Scuderia, et par Michael Schumacher directement, pour les services rendus par Mr. S. dans sa spécialité.

L'ensemble de l'équipe remercie Mr. S. pour sa confiance, et encourage l'ensemble des collectionneurs intéressés à ne pas négliger cette provenance unique. À vos enchères !

Motorsport *History is littered with men in the shadows, competing alongside the greats for the most coveted trophies... The man behind this collection belongs to this caste, and can today boast of having won the 24 Hours of Le Mans twice with Peugeot Sport, before arriving in Formula 1, and winning 8 constructors' titles and 6 drivers' titles with Scuderia Ferrari... That's the theme of this collection: in the next 15 lots, you'll find the end-of-season gifts offered by the Scuderia, and by Michael Schumacher directly, for the services rendered by Mr. S. in his specialty.*

The entire team thanks Mr. S. for his trust, and encourages all interested collectors not to overlook this unique provenance. Get bidding!



1

Michael Schumacher Scuderia Ferrari – Saison 1999

Casque BELL DOMINATOR officiel, porté lors des essais de pré-saison 1999 sur le circuit de Fiorano. Numéroté 9°. Offert en fin de saison 1999 par Michael Schumacher personnellement à Monsieur S.

*Michael Schumacher
Scuderia Ferrari – 1999 Season
Official BELL DOMINATOR helmet,
worn during pre-season testing in 1999
at the Fiorano circuit. Numbered 9°.
Personally gifted by Michael Schumacher
to Mr. S. at the end of the 1999 season.*

15 000 - 25 000 €



détail

// 2

Ferrari F2004

Scuderia Ferrari – 2004
Turbine montée sur socle en carbone.

Ferrari F2004
Scuderia Ferrari – 2004
Turbine mounted on a carbon base.

500 - 800 €

// 3

Ferrari F1-2003

Scuderia Ferrari – 2003
Volant moteur et embrayage montés sur socle en carbone

Ferrari F1-2003
Scuderia Ferrari – 2003
Flywheel and clutch mounted on a carbon base.

500 - 800 €

// 4

Ferrari F2008

Scuderia Ferrari – 2008
Couvre-culasse monté sur socle en carbone et dédié par Stefano Domenicali

Ferrari F2008
Scuderia Ferrari – 2008
Cylinder head cover mounted on a carbon base and signed by Stefano Domenicali

1 200 - 1 800 €

// 5

Ferrari F2007

Scuderia Ferrari – 2007
Ensemble bielle piston de la Ferrari F2007 ayant remporté le Grand Prix de Chine 2007, 200^e victoire de Ferrari en Formule 1. Monté sur socle en carbone, avec une plaque descriptive indiquant le numéro de moteur #376.

Ferrari F2007
Scuderia Ferrari – 2007
Connecting rod and piston assembly from the Ferrari F2007, which won the 2007 Chinese Grand Prix—Ferrari's 200th Formula 1 victory. Mounted on a carbon base with a descriptive plaque indicating engine number #376

500 - 800 €



6

Ferrari F310

Scuderia Ferrari – 1996
Maquette en résine pour moules de fonderie
des blocs moteurs V10 Type 046

*Ferrari F310
Scuderia Ferrari – 1996
Resin model for the foundry molds of the V10
Type 046 engine blocks*

500 - 800 €



7

Michael Schumacher

Scuderia Ferrari – 2000
Casque officiel BELL d'exposition, étiquette
« Michael Schumacher Private Collection
2000 Show Only » au dos.

*Michael Schumacher
Scuderia Ferrari – 2000
Official BELL display helmet, with "Michael
Schumacher Private Collection 2000 Show
Only" label on the back*

3 000 - 5 000 €



détail



8

Michael Schumacher

Scuderia Ferrari – 2005
Réplique officielle de casque SCHUBERTH, numéroté 154^e, fabriquée en 2005

*Michael Schumacher
Scuderia Ferrari – 2005
Official SCHUBERTH replica helmet, numbered as the 154th produced in 2005*

6 000 - 8 000 €



détail

9

Colnago pour Michael Schumacher

Scuderia Ferrari – 2002
Vélo Colnago produit à 5 exemplaires en récompense pour Michael Schumacher et quatre de ses ingénieurs à la suite de la victoire au Championnat du Monde pilote et constructeur 2002
Offert par Michael Schumacher personnellement à Monsieur S.

*Colnago for Michael Schumacher
Scuderia Ferrari – 2002
Colnago bicycle, produced in only 5 examples as a reward to Michael Schumacher and four of his engineers following the 2002 Drivers' and Constructors' World Championship victory
Personally gifted by Michael Schumacher to Mr. S.*

4 000 - 6 000 €



détail



détails

10

Moteur de F1 KERS Type 056, utilisé lors de la saison 2009

Numéro 186, monté et utilisé en course et essai. Absence des pistons, embiellages, et soupapes. Moteur monté sur socle avec sa plaque descriptive et sa housse Ferrari. 8 cylindres en V à 90°, 32 soupapes (4 par cylindre), cylindrée : 2 398 cm³, puissance : 735 ch monté sur un socle. Offert à Monsieur S. par Luca di Montezemolo et Stefano Domenicali lors de son départ de la Scuderia en 2009.

Moteur
L. 58 cm env. ; P. 83 cm env. ; H. avec socle : 122 cm
Engine
L. approx. 22 ¾ in. ; W. approx. 32 ¾ in. ;
H. with base : 48 in.

*F1 Engine KERS Type 056, used during the 2009 season
Number 186, assembled and used in race and testing. Missing pistons, crank assembly, and valves. Engine mounted on a display base with descriptive plaque and Ferrari cover
V8 engine at 90°, 32 valves (4 per cylinder), displacement: 2,398 cm³, power: 735 hp, mounted on a base
Gifted to Mr. S. by Luca di Montezemolo and Stefano Domenicali upon his departure from Scuderia Ferrari in 2009*

20 000 - 30 000 €



Ferrari
V8 - 056
Per tutte le vittorie
vissute insieme
Grazie!
Luca di Montezemolo
Stefano Domenicali

Ferrari 550 Maranello ex-Michael Schumacher 1996

*10 bis

Châssis n° ZFFZR49B000105067
Certificat d'exportation japonais
Japanese export certificate

200 000 - 250 000 €

Cette voiture a fait l'objet d'un tiré à part.
This car has a dedicated catalog.



Découvrir le tiré à part
*Discover the dedicated
catalog*





1996 – FERRARI 550 MARANELLO EX-MICHAEL SCHUMACHER

Lot 10 BIS

20 juillet 1996, circuit du Nürburgring, le public se presse à l'occasion des premiers Ferrari Racing Days, organisés par l'importateur Ferrari Allemagne, comme l'usine le fait au Mugello, et comme Jacques Swaters, l'importateur belge le fait à Spa. Et c'est cet événement qui est choisi pour présenter la nouvelle voiture de route de la marque au Cheval Cabré, la 550 Maranello. Une fois n'est pas coutume, exit le moteur en position central arrière, le nouveau modèle remet au goût du jour le concept alléchant de berlinette à moteur V12 avant, abandonné depuis la légendaire 365 GTB4 Daytona. Et à côté du Shell Ferrari Historical Challenge et de quelques tours de démonstration de Michael Schumacher au volant de la F1 F310, c'est bien elle la reine du week-end.

Pour marquer le coup, l'usine italienne n'a pas lésiné sur l'effet d'annonce, et a convoqué pas moins de 8 pilotes de F1 pour prendre le volant de 8 nouvelles 550 Maranello, dont Lauda, Schekter, Irvine, Fisichella, Schumacher bien sûr et Papis. C'est ce dernier qui prend le volant du châssis #105067, carrosserie couleur *Argento Nürburgring*, intérieur Rouge Cartier, qui illustre ces pages. Des photos de l'événement ainsi que quelques vidéos permettent de retrouver notre auto il a presque 30 ans... Quelques jours plus tard, c'est encore elle qui joue les stars dans l'incontournable revue italienne *Quattroruote* (numéro 490 d'août 1996) pour l'essai de la nouvelle venue. Le V12 de 5,5 l et 485 ch offre des performances exceptionnelles, permettant à ce chef d'œuvre de design signé Pininfarina d'abattre le 0 à 100 km/h en 4,4 secondes, de quoi laisser pantois le journaliste essayeur... >



20 July 1996, the Nürburgring circuit, crowds of people flocked to the first Ferrari Racing Days, organised by Ferrari's German importer, just as the factory did at Mugello and Jacques Swaters, the Belgian importer, did at Spa. And it was this event that was chosen to present the Prancing Horse marque's new road car, the 550 Maranello. For once, with the engine in a central rear position, the new model brings back to life the tempting concept of a front-engined V12 berlinetta, abandoned since the legendary 365 GTB4 Daytona. And alongside the Shell Ferrari Historical Challenge and a few demonstration laps by Michael Schumacher at the wheel of the F1 F310, it is the queen of the weekend.

To mark the occasion, the Italian factory didn't skimp on the announcement effect, and summoned no less than 8 F1 drivers to take the wheel of 8 new 550 Maranello cars, including Lauda, Schekter, Irvine, Fisichella, Schumacher of course and Papis. It's Papis who takes the wheel of chassis #105067, with Argento Nürburgring bodywork and Cartier Red interior, which illustrates these pages. Photos of the event and a few videos give us a glimpse of our car almost 30 years ago... A few days later, she was again the star of the show in the inescapable Italian magazine *Quattroruote* (issue 490, August 1996), where she tested the newcomer. The 5.5-litre, 485 hp V12 offered exceptional performance, enabling this masterpiece of Pininfarina design to accelerate from 0 to 100 kph in 4.4 seconds – enough to leave the test journalist stunned... >



Il semble que la voiture reste ensuite la propriété de Ferrari, qui la laisse à l'usage de Michael Schumacher. Ce qui est confirmé par la légende allemande dans courrier signé de sa main : « J'ai le plaisir de confirmer que la 550 Maranello châssis n° 105067 est la voiture que j'ai conduite à de nombreuses reprises. (...) J'espère que son prochain propriétaire appréciera cette auto que j'ai aimée pendant une longue période. » Ce courrier est daté du 10 février 2003, période à laquelle la voiture est exportée au Japon, à destination de l'importateur officiel Cornes & Co. Le 23 juin, jour où Cornes la met en vente, la concession va recevoir pas moins de... 165 demandes ! Elle aura deux propriétaires japonais, avant qu'elle ne retrouve le territoire européen, avec un tout petit peu plus de 10 000 km (10 008 km le jour des photos !).

Merci de noter que la voiture, dotée de son certificat d'exportation japonais, est en importation temporaire (véhicule à dédouaner dans le pays du futur acheteur), et qu'elle fut entretenue très régulièrement, avec notamment un changement des courroies en mars 2019, à 9 729 km...

Si la 550 Maranello, construite à seulement 3 083 exemplaires, est une Ferrari à collectionner de toute urgence avant que sa cote, qui grimpe, ne s'envole, que dire de cet exemplaire qui coche toutes les cases les plus exclusives dans un marché des plus exigeants ? Configuration de couleur parfaite, modèle de présentation, propriété de l'usine, très faible kilométrage, et utilisation exclusive par Michael Schumacher. Il semble bien que Aguttes on Wheels vous offre aujourd'hui la possibilité

d'acheter la plus belle, la plus exclusive et la plus incroyable des 550 Maranello. Il va sans dire que la voiture est livrée avec sa trousse à outils complète, ses livrets dans leur pochette en cuir d'origine et son dossier de factures japonaises.

« Une Maranello qui ne totalise que 10 000 km, et pilotée en majorité par la légende Michael Schumacher au sommet de sa gloire ! »



“A Maranello with just 10,000 km, driven for the most part by the legend Michael Schumacher at the height of his fame!”

It seems that the car then remained the property of Ferrari, which left it for the use of Michael Schumacher. This was confirmed by the German legend in a letter signed by himself: 'I am pleased to confirm that 550 Maranello chassis no. 105067 is the car I drove on many occasions. (...) I hope that its next owner will enjoy this car that I have loved for a long time'. This letter is dated 10 February 2003, when the car was exported to Japan, bound for the official importer Cornes & Co. On 23 June, the day Cornes put it up for sale, the dealership received no less than... 165 requests! The car had two owners in Japan, before returning to Europe with just over 10,000 km (10,008 km on the day of the photos!).

Please note that the car, with its Japanese export certificate, is a temporary import (vehicle to be cleared through customs in the country of the future buyer), and that it has been very

regularly maintained, including a change of belts in March 2019, at 9,729 km...

If the 550 Maranello, of which only 3,083 were built, is a Ferrari to be collected as a matter of urgency before its rising price skyrockets, what can be said of this example, which ticks all the most exclusive boxes in a highly demanding market? Perfect colour configuration, presentation model, factory ownership, very low mileage, and exclusive use by Michael Schumacher. It seems that Aguttes is now offering you the chance to buy the most beautiful, most exclusive and most incredible 550 Maranello. Needless to say, the car comes complete with tool kit, manuals in original leather case and Japanese invoice folder.



11

PANERAI

F6654
BB1210339
Édition Spéciale « Ferrari »
Vers 2006
Montre bracelet over size en acier
Boîtier : coussin, fond vissé avec au dos le logo Ferrari, signé
Cadran : noir avec chiffres arabes pour l'indication des heures et minutes, minuterie chemin de fer au centre, date à guichet et trotteuse excentrée, signé
Mouvement : automatique, signé
Fermeture : double déployant en acier, signé
Dim. 45 x 45 mm
Avec : écrin et sur boîte, un tournevis et bracelet supplémentaire en caoutchouc, un tag, un livret guarantee booklet, une carte Ferrari du Maranello store, un certificat de chronomètre
A stainless steel self winding wristwatch by Panerai, "Ferrari" edition, with presentation case, certificate and accessories

2 000 - 3 000 €



détail



12

12

OMEGA Speedmaster

Série limitée no. 1458/6000
Vers 2000

Chronographe bracelet en acier

Boîtier : rond, fond vissé, poussoirs lisses, lunette graduation tachymètre, porte l'inscription au dos « Speedmaster Racing World Champion 2000 Michael Schumacher » signé

Cadran : noir à fond damier, index et aiguilles luminescentes, trois compteurs pour l'indication des heures, minutes et des secondes, minuterie chemin de fer, signé

Mouvement : automatique, signé

Bracelet / Fermoir : en acier avec fermoir déployant signé

Diam. 39 mm
Tour de poignet: 19 cm

Avec : écrin et sur boîte, une carte de garantie OMEGA SA, un livret operating instructions, un certificat Omega Michael Schumacher limited edition

A stainless steel self winding limited edition chronograph with presentation box, guarantee card and a certificate

1 500 - 2 500 €

Spécialement
manufacturé
pour le président
de Ferrari

*Specially made
for the president of Ferrari*

Lot 13

13

GIRARD PERREGAUX

Réf. 4956
Vers 2000

Chronographe bracelet en acier

Boîtier : rond, fond fermeture à vis portant l'inscription « Manufacturé spécialement pour Ferrari F1 World Champion World Champion 1999 - 2000 - 2001 », signé

Cadran : argenté avec index appliqués et aiguilles luminescentes, trois compteurs pour l'indication des heures, minutes et des secondes, date à guichet, minuterie chemin de fer, signé

Mouvement : automatique, signé

Bracelet / Fermoir : en acier avec fermoir double déployant signé

Diam. 40 mm
Tour de poignet: 18 cm

Avec : un écrin et sur boîte, un livret les mécanismes chronographes, un livret Girard Perregaux pou Ferrari et un livret rouge Girard Perregaux pour Ferrari F1-2000 World Champion

A stainless steel self winding chronograph by Girard Perregaux with presentation box and booklets

1 000 - 2 000 €



13

Spécialement
manufacturé
pour le président
de Ferrari

Specially made
for the president of Ferrari

AGUTTES



14

GIRARD PERREGAUX

Réf. 4910
Vers 1990
Chronographe bracelet en acier
Boîtier : rond, fond fermeture à pression, porte l'inscription au dos « Spécialement manufacturé pour le président de Ferrari », signé
Cadran : noir avec chiffres arabes, trois compteurs pour l'indication des heures, minutes et des secondes, minuterie chemin de fer et graduation 1/5° de seconde, date à guichet, signé avec le logo Ferrari
Mouvement : automatique, signé
Bracelet / Fermoir : ardillon en acier sigle « GP »
Diam. 38 mm
A stainless steel self winding chronograph by Girard Perregaux

1 000 - 2 000 €

15

WYLER

N° 07.93.1328
Vers 1990
Montre bracelet en acier et métal doré
Boîtier : rond, fond en acier, signé
Cadran : blanc avec index appliqués, trotteuse centrale et date à guichet, signé
Mouvement : automatique
Bracelet / Fermoir : ardillon en métal doré sigle « W »
Diam. 36 mm
A stainless steel self winding wristwatch by Wyler

800 - 1 500 €



Peugeot 205 Turbo 16

1984

16

Châssis n° VF3741R76E5100008

Carte grise française

French registration title

200 000 - 250 000 €

ERRATA

Contrôle technique en contre-visite : lave glace HS et pneumatiques à changer.

Traces de corrosion perforantes au niveau du plancher sous le pédalier.

Numéro de châssis refrappé pour raison inconnue.

Technical inspection: windscreen washer out of order and tyres to be changed.

Penetrating corrosion marks on floor under pedals.

Chassis number re-stamped for unknown reason.





1984 – PEUGEOT 205 TURBO 16

Lot 16

En 1983, Peugeot lance la commercialisation de la 205, le constructeur se trouve alors en difficultés financières et son avenir repose sur le succès de ce nouveau modèle. Afin de dynamiser son image Peugeot décide de s'engager en compétition avec un modèle proche de la 205. Ainsi est développée la 205 Turbo 16 destinée à participer au championnat du monde des rallyes dans la catégorie reine du Groupe B. Le règlement impose la fabrication de 200 exemplaires d'une version de série pour obtenir son homologation. La 205 Turbo 16 « série 200 » sera alors présentée par le constructeur sochalien lors du Salon de Genève 1984. Cette 205 bodybuildée se distingue par sa carrosserie Gris Magnum à liseré rouge fabriquée par Heuliez. Elle est ensuite assemblée par Peugeot Talbot Sport à Boulogne et reçoit un moteur XU 4 cylindres de 1,8 l associé à un turbo qui lui permet de développer 200 ch. Avec sa transmission intégrale, elle est redoutable d'efficacité. Certains clients opteront

même pour un kit PTS faisant grimper sa puissance à 300 ch, quasiment autant que la version de compétition. À l'intérieur, la T16 reçoit une planche de bord spécifique composée d'une multitude d'instruments, d'un volant deux branches portant l'inscription Turbo 16 et d'un pédalier en aluminium perforé. Les sièges baquets bicolores cuir et tissu arborent sur leur dossier un imposant lion tel un blason guerrier.

Au final, 219 exemplaires seront fabriqués. L'objectif est atteint puisque la 205 Turbo 16 deviendra l'une des voitures emblématiques du Groupe B en remportant le championnat du monde en 1985 et 1986. La suppression de cette catégorie l'envoie prématurément à la retraite, mais Peugeot saura rebondir en s'engageant avec succès au Paris-Dakar, ajoutant un peu plus encore à son image d'icône des années 1980. >



« Une rare T16 en 2^e main, au sein de la même collection depuis 1987 ! »

“A rare second-hand T16, in the same collection since 1987!”

In 1983, Peugeot launched the 205, a model on which the company's future depended, as it was facing financial difficulties. To boost its image, Peugeot decided to enter motorsport with a car closely based on the 205. This led to the development of the 205 Turbo 16, built to compete in the World Rally Championship's premier Group B category. The regulations required the production of 200 road-going units for homologation. The 205 Turbo 16 “200 series” was presented by the Sochaux manufacturer at the 1984 Geneva Motor Show. This beefed-up 205 stood out with its Magnum Grey body featuring a red pinstripe, manufactured by Heuliez. Final assembly was done by Peugeot Talbot Sport in Boulogne, where it was fitted with a turbocharged 1.8-liter XU 4-cylinder engine producing 200 horsepower. With its all-wheel drive system, it was impressively efficient. Some customers even opted for a PTS kit that

boosted power to 300 hp — nearly as much as the competition version. Inside, the T16 featured a unique dashboard packed with instruments, a two-spoke steering wheel bearing the “Turbo 16” inscription, and a perforated aluminum pedal set. The two-tone bucket seats in leather and fabric were adorned with a large lion emblem, like a warrior's crest.

In total, 219 units were produced. The goal was achieved, as the 205 Turbo 16 became one of the iconic Group B cars, winning the World Rally Championship in both 1985 and 1986. The cancellation of the Group B category forced it into early retirement, but Peugeot successfully rebounded by entering — and winning — the Paris-Dakar Rally, further cementing its status as an icon of the 1980s. >

La voiture que nous présentons est une des premières 205 Turbo 16 série 200, elle fut mise en circulation le 14 juin 1984 au nom de la société S.I.E. et portait l'immatriculation 144 FZJ 75. Domiciliée au 65 rue de Rivoli à Paris, cette société était spécialisée dans le nettoyage industriel et assurait notamment l'entretien des usines Peugeot à Poissy. Elle était dirigée par Michel Delfau qui fut également président du Club 205 Turbo 16. Il conserva cette auto jusqu'en février 1987 avant de la céder à son actuel et second propriétaire, son compteur affichait alors 60 000 km environ. Également membre de ce club, il participa à divers évènements et rassemblements à son volant.

Créditée aujourd'hui d'un peu plus de 85 000 km, elle se présente dans son jus, sa carrosserie a été repeinte par le passé et porte quelques stigmates de son utilisation. Son habitacle quant à lui est entièrement d'origine et se trouve dans un état satisfaisant. Elle est entretenue depuis 1989 par le garage Peugeot Desruol

situé proche d'Annonay, d'ailleurs un important dossier de factures atteste d'un entretien suivi, on notera également la présence de son barré rouge d'origine. Notre exemplaire a peu roulé ces dernières années mais se présente en bon état de fonctionnement, sa courroie de distribution a d'ailleurs été remplacée fin 2023. Mythe absolu des années 1980, la Peugeot 205 Turbo 16 est l'une des voitures les plus convoitées de sa génération pour sa rareté, ses performances, son palmarès et son histoire auréolée de gloire.

Peu d'exemplaires peuvent prétendre aujourd'hui avoir un historique limpide et parfaitement documenté comme celui que nous vous présentons aujourd'hui. N'ayant connu que deux propriétaires, notre exemplaire n'a jamais cessé de rouler, procurant à son propriétaire des joies intenses. Présenté à une estimation très attractive, il constitue assurément une opportunité exceptionnelle à ne pas rater !



The car we are presenting is one of the very first 205 Turbo 16 "200 series" models. It was first registered on June 14, 1984, under the name of the company S.I.E., with the registration number 144 FZJ 75. Located at 65 rue de Rivoli in Paris, this industrial cleaning company handled maintenance at Peugeot's Poissy factory. It was managed by Michel Delfau, who was also the president of the 205 Turbo 16 Club. He kept the car until February 1987, when he sold it to its current and second owner. At the time, the odometer showed around 60,000 km. Also a member of the club, the new owner took part in various events and gatherings with the car.

Now showing just over 85,000 km, it remains in largely original condition. The body has been repainted in the past and shows some signs of use, while the interior is entirely original and in good overall condition. Since 1989, it has been maintained by

Peugeot Desruol, a garage near Annonay. A comprehensive file of service invoices confirms its well-documented maintenance, and the original red service booklet ("barré rouge") is also included. Although it has seen little use in recent years, the car is in good working order, and its timing belt was replaced in late 2023. An absolute icon of the 1980s, the Peugeot 205 Turbo 16 is one of the most sought-after cars of its generation, prized for its rarity, performance, achievements, and legendary status.

Few examples can boast such a clear and thoroughly documented history as the one we are offering. Having only two owners and always maintained in running condition, this car has brought intense joy to its current caretaker. Offered at a very attractive estimate, this is truly a rare and exceptional opportunity not to be missed!

17

Châssis n° 82487
Titre de circulation espagnol
Spanish registration title

220 000 - 280 000 €

ERRATA
Moteur de la bonne série mais *non matching*.
Engine from correct series but not matching.

**Porsche 356 A T1 1600
Speedster
1956**





1956 – PORSCHE 356 A T1 1600 SPEEDSTER

Lot 17

Parmi les 356 les plus collectionnées, le Speedster occupe une place à part dans l'univers Porsche. Immédiatement reconnaissable à son pare-brise bas et enveloppant, sa capote discrète, sa ceinture de caisse abaissée et ses deux sièges baquets, le Speedster était en réalité une version « économique » destinée à concurrencer les voitures de sport britanniques. Si son concept venait de von Neumann, c'est le distributeur de la côte Est, Max Hoffman, qui convainquit Porsche que les acheteurs américains s'y intéresseraient fortement. D'abord proposée avec un moteur 1500 cm³ à plat, elle reçut un nouveau moteur 1600 avec l'arrivée de la 356 A à partir de 1955. Affiché à 2 995 \$, le Speedster était le modèle le plus léger des 356, avec un gain de performance lui permettant d'atteindre les 160 km/h. Grâce à son comportement routier exceptionnel,

il devint immédiatement une référence dans la scène naissante des courses automobiles américaines. Alliant style, performance et bon rapport qualité/prix, le Speedster s'imposa comme un modèle iconique. Une réalité toujours bien ancrée dans l'esprit des collectionneurs. Notre exemplaire est l'un des premiers modèles équipés du moteur 4-cylindre à plat à arbres à cames en tête de 1 582 cm³ développant 60 ch à 4 500 tr/min ; le moteur, n° P63303, est bien *matching*. Achetée il y a plus de trente-cinq ans aux Etats-Unis, son propriétaire la conserva dans un premier temps aux US pour en profiter lors de ses nombreux déplacements professionnels outre-Atlantique. Ce n'est qu'au début des années 2000 qu'il rapatria la voiture en Suisse avant de l'immatriculer à l'adresse de sa résidence secondaire, au nord de l'Espagne, en août 2005. >



Among the most collected 356 models, the Speedster holds a special place in the Porsche universe. Instantly recognizable by its low, wraparound windshield, discreet soft top, lowered beltline, and two bucket seats, the Speedster was originally conceived as a “budget” version aimed at competing with British sports cars. While the concept came from von Neumann, it was East Coast distributor Max Hoffman who convinced Porsche that American buyers would be strongly interested. Initially offered with a 1500 cc flat engine, it received a new 1600 cc engine with the arrival of the 356 A starting in 1955. Priced at \$2,995, the Speedster was the lightest of all 356 models, with a performance boost that allowed it to reach 160 km/h (100 mph). Thanks to its exceptional handling, it quickly became a benchmark in the emerging American motorsport scene. Combining

style, performance, and value, the Speedster established itself as an iconic model — a status that remains deeply rooted in the minds of collectors. >

“More than just a legend, the 356 Speedster is a true icon of style and performance — offered here from long-term ownership of over 35 years!”



Our example is one of the early models equipped with the 1582 cc OHC flat-four engine, producing 60 hp at 4,500 rpm; the engine, number P63303, is indeed matching. Purchased over thirty-five years ago in the United States, the owner initially kept the car there to enjoy it during his frequent business trips across the Atlantic. It wasn't until the early 2000s that he repatriated the car to Switzerland, before registering it at his secondary residence in northern Spain in August 2005.

Always well preserved as part of a major collection, this example has received meticulous care, either from the owner's personal mechanic or the renowned Porsche specialist Nou Onze in Barcelona. A close inspection of the car reveals that original parts were retained and restored whenever possible, and when replacements were necessary, period-correct parts were favored over modern reproductions. The engine lid is original, as is the front trunk lid bearing the number 487.

Finished in black (originally Signal Red) with a beige leather interior and oat-colored carpets, this Speedster sits on correctly dated, restored 15-inch wheels fitted with Michelin XZX tires, which should ideally be replaced. Recently serviced ahead of the sale, this 356 Speedster is a rare opportunity to acquire one of the most iconic cars of the 1950s — if not the single most coveted 356 among collectors.

Toujours très bien conservé au sein d'une importante collection, notre exemplaire reçut les bons soins du mécanicien attitré du propriétaire ou celle du spécialiste Porsche *Nou Onze* à Barcelone. Immédiatement perceptible à l'examen attentif de la voiture, les pièces d'origine furent conservées et restaurées autant que possible, et, lorsqu'un remplacement s'avérait nécessaire, des pièces neuves d'époque furent privilégiées aux pièces de rechange modernes. Le couvercle moteur est bien celui d'origine tout comme le capot avant portant le numéro 487.

Dans cette teinte noir (Signal Red d'origine) avec un intérieur garni de cuir beige et des tapis de sol couleur avoine, ce Speedster repose sur des jantes restaurées en 15 pouces datées correctement et chaussées de pneus Michelin XZX qu'il conviendra de remplacer. Révisé juste avant la vente, ce 356 Speedster est une occasion à ne pas manquer de découvrir l'une des voitures les plus iconiques des années 1950, si ce n'est la 356 la plus convoitée des collectionneurs.

« Plus qu'un mythe, le Speedster est une déclaration de style et de performance, ici dans les mains du même propriétaire depuis plus de 35 ans ! »





18

**Un Jéroboam
Champagne Perrier-Jouët**

Belle Époque Brut
Millésime 2012
3L
Caisse bois
Wooden case

650 - 850 €



19

**Un Mathusalem
Champagne Dom Pérignon**

Brut, Vintage 1998
Moët & Chandon
6L
(Étiquette et collerette millésime
et abimées)

*A Methuselah of Champagne Dom Pérignon
Brut, Vintage 1998 - Moët & Chandon
6L; main and neck label are damaged or torn.*

2 800 - 3 200 €



20

**HERMÈS
Birkin, 2009**

Sac en cuir togo orange avec garniture
en métal argenté et double poignée en cuir.
Fermeture par rabat et lanières.
Intérieur en cuir orange comprenant
une pochette plaquée et une pochette
plaquée zippée.
Cadenas, clés, dustbag et boîte.

Dim. 35 x 24 x 19 cm env.
(Très bon état)

*An orange togo leather 35 cm
"Birkin" bag by Hermès*

14 000 - 18 000 €





21

CHANEL
Timeless jumbo

Sac en cuir caviar matelassé noir et garniture en métal argenté.
Anse chaîne en métal argentée entrelacée de cuir noir.
Poche plaquée au dos et ouverture siglée sur rabat.
Intérieur en cuir bordeaux comprenant 2 compartiments avec 3 poches plaquées dont une pour rouge à lèvres.
Boîte, dustbag d'origine et carte d'authenticité.

Dim. 34 x 24 x 10 cm env.
(État proche du neuf avec feutres de protection)

A black caviar leather "Timeless jumbo" bag by Chanel

7 000 - 9 000 €

23

COSTA (né en 1970)
***Traverser en deux temps*, 2019**

60 x 60 cm
23 39/64 x 23 39/64 in.

4 000 - 7 000 €



22

HERMÈS
Constance

Sac en cuir box bleu marine et garniture en métal doré. Anse en cuir permettant un porté main ou épaule et poche plaquée au dos du sac.
Fermeture siglée par rabat.
Intérieur en cuir bleu comprenant deux poches plaquées dont une zippée.
Boîte et dustbag.

Dim. 23 x 17 x 5 cm env.
(Bon état)

A blue box leather "Constance" bag by Hermès

5 000 - 7 000 €



24

COSTA (né en 1970)
***Mots verts*, 2018**

70 x 70 cm
27 35/64 x 27 35/64 in.

5 000 - 8 000 €



25

Châssis n° 154782
Carte grise française
French registration title
200 000 - 300 000 €

Ferrari F430
2007





2007 – FERRARI F430

Lot 25

La présentation d'une nouvelle Ferrari est un événement de taille, rare, scruté par tous les passionnés d'automobiles... C'est le Salon de Paris 2004 qui sera le théâtre de cet événement : la 360 Modena, succès commercial considéré par beaucoup comme le passage à l'ère moderne pour Ferrari, est remplacée par la F430, la nouvelle berlinette au V8 central-arrière. Le succès est là-aussi au rendez-vous : la nouvelle née est bien plus confortable à la conduite grâce à un nouveau cocktail d'aides, mais aussi plus puissante, avec 490 ch pour 1 350 kg ! Notre exemplaire est livré neuf en juin 2007 par les établissements Zender, en Allemagne, dans une configuration absolument unique... Certaines options sont déjà très intéressantes (freins carbone-céramique, finition carbone pour l'habitacle, absence du Cavalino sur les ailes avant, compte-tours jaune), mais deux éléments rendent cette auto véritablement importante...

Le premier point, le plus visible, est bien entendu sa rarissime teinte (pour ne pas dire unique sur les F430 Coupé) : le Rosso Barchetta 322, un rouge foncé non métallisé, issu des monoplaces Ferrari des années 1950. Là où les 360 avaient été gâtées avec quelques exemplaires portant cette robe, les F430 sont bien plus rares puisque seule une version Spider est connue aux Etats-Unis, et cette F430 Coupé, restée cachée dans la collection de son propriétaire actuel depuis de nombreuses années... Le second point est primordial, et rend la voiture encore plus désirable : la voiture est équipée d'une boîte de vitesses manuelle ! Vendue en série avec une boîte F1, seulement quelques rares exemplaires avaient été vendus avec cette boîte de vitesses à 6-rapports, et sa mythique grille en aluminium... La F430 est en plus de cela la dernière berlinette à V8 central-arrière équipée sur demande à l'usine de cette mythique boîte mécanique. >



« Boîte de vitesses mécanique, teinte Rosso Barchetta : la F430 à collectionner ! »

“Mechanical gearbox, Rosso Barchetta colour: the F430 for collectors!”

The presentation of a new Ferrari is a major event, rare and closely watched by all car enthusiasts... It was the 2004 Paris Motor Show that hosted this event: the 360 Modena, a commercial success considered by many as Ferrari's transition to the modern era, was replaced by the F430, the new V8 mid-engine berlinetta. The success was once again evident: the new model was much more comfortable to drive thanks to a new combination of aids, but also more powerful, with 490 hp for just 1,350 kg!

Our example was delivered new in June 2007 by Zender dealerships in Germany, in an absolutely unique configuration... Some options are already quite interesting (carbon-ceramic brakes, carbon interior trim, absence of the Cavalino on the front fenders, yellow tachometer), but two features make this car truly significant...

The first point, the most visible, is of course its extremely rare color (if not unique on F430 Coupé models): Rosso Barchetta 322, a dark, non-metallic red, inspired by Ferrari's 1950s single-seaters. While the 360 Modena had a few examples painted in this shade, the F430 is much rarer in this regard, with only one known example in the United States (a Spider) and this F430 Coupé, which has remained hidden in its current owner's collection for many years. The second, even more important point, is what makes the car even more desirable: it is equipped with a manual gearbox! Originally sold with the F1 transmission, only a few rare examples were sold with the 6-speed manual gearbox and its iconic aluminum gate. The F430 is also the last mid-engine V8 berlinetta to be equipped, on request from the factory, with this legendary manual gearbox. >



Après quatre ans en Allemagne et quelque 12 000 km, la voiture est vendue au propriétaire actuel, un important collectionneur de la région parisienne. Il utilisera la voiture jusqu'en 2017, avant de décider de lui offrir un nouveau voile de peinture complet (photos des travaux sur demande), puis de la remiser pour la conserver dans ce parfait état. Aujourd'hui, la voiture n'a qu'un peu plus de 59 600 km au compteur, et est dans un état de conservation rare pour les F430 ! Son historique est intégralement connu, et retrace dans un important dossier qui comprend bien entendu le carnet d'entretien, tamponné depuis l'origine.

Voici la chance d'acheter l'une des plus belles F430 produites... Cet exemplaire coche véritablement toutes les cases, alors ne vous y trompez pas, les prix commencent déjà à grimper !

After four years in Germany and about 12,000 km, the car was sold to its current owner, a prominent collector from the Paris region. The owner used the car until 2017, before deciding to have it completely repainted (photos of the work available upon request) and then storing it to preserve its perfect condition. Today, the car has just over 59,600 km on the odometer and is in a rare state of preservation for F430s! Its history is fully documented, with a complete file that includes the original service booklet, stamped from the beginning.

Here is your chance to acquire one of the most beautiful F430s ever produced... This particular example truly ticks all the boxes, so don't be mistaken, prices are already starting to rise!



26

Châssis n° 204637
Carte grise française
French registration title
380 000 - 460 000 €

Ferrari 458 Speciale 2014





2014 – FERRARI 458 SPECIALE

Lot 26

Depuis la 308 GTB, Ferrari a toujours produit un modèle possédant un V8 en position central-arrière, et à partir de la 360, la gamme s'enrichit en fin de cycle par une version spéciale, entre la piste et la route : Challenge Stradale, Scuderia, Speciale, et Pista, la dernière-née. Ces modèles sont de véritables raretés sur le marché, et sont les collectors de demain... La 458 Italia est présentée au Salon de Francfort 2009 et fait passer la firme au Cheval Cabré dans une nouvelle dimension, d'abord grâce à une ligne à couper le souffle signée Pininfarina, mais aussi et surtout grâce aux performances délivrées par le V8 atmosphérique de 570 ch, propulsant la bête à 325 km/h avec un 0 à 100 abattu en 3,4 secondes... Très vite avouée par Ferrari comme la dernière Berlinette à moteur atmosphérique, la 458 devient immédiatement un objet prisé par tous les collectionneurs et se propulse dans le rang des mythes automobiles.

En 2013, Ferrari annonce la fin de la production en présentant la 458 Speciale : l'ensemble de l'architecture de la voiture est revu, et le résultat est incroyable avec une perte de 90 kg sur la balance, et un gain de 35 ch, faisant culminer l'ensemble à 605 ch pour 1 290 kg... La boîte de vitesses est elle aussi revue, et pousse l'efficacité en rendant plus rapides les baisses de rapport de 44 %, et les hausses de 20 % ! À tout cela s'ajoute une nouveauté extrêmement importante qui équipera bientôt toute la gamme Ferrari, le système SSC (Slide Slip Control), permettant d'atteindre des vitesses bien plus importantes en virage, et un contrôle bien plus facile lors de cessions en glisse... Le résultat est exceptionnel, et la presse érige directement la Speciale au rang d'icône : Sport Auto titre « La Gifle ! », Top Gear « Future classic, without doubt » avant de l'élire « Supercar de l'année 2013 ». >



Since the 308 GTB, Ferrari has continuously produced a mid-rear-engined V8 model. Starting with the 360 Modena, each generation has been crowned, at the end of its production cycle, with a special high-performance variant, blending road and track pedigree: Challenge Stradale, Scuderia, Speciale, and most recently, the Pista. These models are true market rarities — and the collectors' Ferraris of tomorrow. The 458 Italia debuted at the 2009 Frankfurt Motor Show, marking a turning point for the Prancing Horse. With its breathtaking design by Pininfarina and an extraordinary naturally aspirated 570 hp V8 engine, the car delivered blistering performance: 0–100 km/h in just 3.4 seconds and a top speed of 325 km/h. Officially announced by Ferrari as the final naturally aspirated V8 berlinetta, the 458 was instantly embraced by collectors and quickly became a modern automotive icon.

In 2013, Ferrari unveiled the ultimate version: the 458 Speciale. The car was extensively reworked from the ground up, shedding 90 kg while gaining 35 hp, bringing the total to 605 hp for just 1,290 kg. The gearbox was recalibrated to deliver 44% faster downshifts and 20% quicker upshifts. It also introduced a groundbreaking new system — SSC (Side Slip Control) — allowing for higher cornering speeds and vastly improved control during oversteer. The result was universally acclaimed: Sport Auto proclaimed it “La Gifle!” (“The Slap!”), Top Gear declared it a “Future classic, without doubt,” and named it 2013 Supercar of the Year. This particular example was delivered new in France on July 18, 2014, by Modena Sport. Featuring an exceptional specification, chassis no. 204637 was configured with taste and no concern for cost. Its Rosso Corsa paint is a timeless Ferrari classic, but what sets it apart is the absence of the NART stripe >

Notre exemplaire est livré neuf en France le 18 juillet 2014 à son premier propriétaire par les établissements Modena Sport. Bardé d'options, le châssis 204637 a été configuré avec goût et sans limite de coût ! Là où sa teinte Rosso Corsa est un intemporel du cheval cabré, l'absence de bande Nart (d'origine avec les Speciale) est très rare... La pièce maîtresse reste la sellerie, aujourd'hui particulièrement recherchée puisque dans sa majeure partie recouverte de cuir, et non du quasi traditionnel alcantara et ses problèmes de conservation. Aujourd'hui, la voiture est en parfait état de fonctionnement, et ne compte qu'un peu plus de 12 800 km à son compteur. Son propriétaire actuel, fin collectionneur français, a offert à sa Speciale les soins qu'elle mérite : elle sort d'ailleurs des établissements Pozzi, pour un contrôle après son entretien annuel (usure des freins carbone-céramique de 11% à l'avant et 16% à l'arrière). Une fois derrière le volant, les sensations sont au rendez-vous : la boîte de vitesses est un délice d'efficacité, et le moteur nous

accompagne jusqu'aux 9 000 tr/min en toute facilité, le tout avec une bande son que seul un moteur atmosphérique peut offrir. Le *manettino* est un appel au crime, et pousse son conducteur (dans la peau d'un pilote dès son arrivée dans le cockpit...) à tenter le mode Race, qui change la philosophie de la voiture... 30 % d'accélérateur, palettes en main, les sensations sont au rendez-vous : passez aux générations d'après et vous ne retrouverez plus cette petite chose qui rend une auto de cette catégorie aussi agréable ! En conduite souple, la voiture devient confortable et roulable sans problème sur de longues distances. Avis à tous les collectionneurs n'ayant pas encore eu la chance de prendre le volant d'une Speciale : ne vous y trompez pas, cette version est un futur collector qui occupera dès demain les places les plus importantes des collections de *Modern Classics*. Les prix sont en train d'exploser aux États-Unis avec un pic à plus de 700 000 \$, l'Europe suivra sous peu !

« L'ultime Ferrari à moteur V8 atmosphérique avec seulement 12 800 km au compteur : LE futur collector ! »

“The Last of the Naturally Aspirated V8 Icons with just 12,800 km – A rising star among future classics!”

— factory standard on the Speciale — which is extremely rare. Most notably, the interior is finished predominantly in leather, unlike the more common Alcantara, which often presents aging issues — making this configuration especially desirable among collectors. Today, the car is in perfect mechanical condition and shows just over 12,800 km. Its current French owner, a discerning collector, has meticulously maintained it. The car recently underwent a post-service check at Charles Pozzi, Ferrari's official importer, with the carbon-ceramic brake wear measured at just 11% (front) and 16% (rear). Behind the wheel, the driving experience is nothing short of sensational: the gearbox is razor-sharp, the engine eagerly climbs to 9,000 rpm with ease, accompanied by a soundtrack only a naturally aspirated Ferrari V8 can deliver. The manettino drive selector invites the driver to explore the full character of

the car—especially in Race mode, where the Speciale reveals its true nature. Even with just 30% throttle input and paddles in hand, the sensations are pure and addictive. Switch to later turbocharged generations, and that unique spark is no longer the same. Yet despite its track-focused setup, the car remains surprisingly comfortable and suitable for long-distance driving. A word to collectors who have yet to experience the Speciale: don't be mistaken — this is a future classic destined to become a centerpiece of any serious Modern Classics collection. Prices are already surging in the U.S., with sales exceeding \$700,000 — Europe is sure to follow.





27

**Six Magnums
Le Petit Cheval**

Du Château Cheval Blanc
Millésime 2006
Saint-Émilion Grand Cru
6x 1,5L ; Caisse Bois d'origine
(Parfait état)

*A lot of six "Le Petit Cheval" magnums from
Château Cheval Blanc – 2006 vintage –
Saint-Émilion Grand Cru
6x1.5L; Original wooden case. Perfect
condition.*

900 - 1 100 €



28

**Quatre Magnums
Château Haut-Brion**

Millésime 2008
1^{er} Grand Cru Classé Pessac Léognan
4x 1,5L ; Caisse Bois d'origine de 6 sans
pavillon supérieur remise à l'acquéreur
(Parfait état)

*A lot of four magnums of Château
Haut-Brion – vintage 2008 – 1^{er} Grand Cru
Classé de Pessac-Léognan
4x1.5L; Original wooden case of 6 (without
the top) provided to the buyer. Perfect
condition.*

2 400 - 2 600 €

29

**CARTIER
Ballon bleu**

Réf. 3001
No. 225184NX
Montre bracelet en acier

Boîtier : rond, fond avec fermeture à vis,
signé

Cadran : argent guilloché avec index chiffres
romains, minuterie chemin de fer au centre,
date à guichet, signé

Mouvement : automatique

Bracelet : en acier avec fermoir déployant
signé

Diam. 42 mm
Tour de poignet: 17 cm

Avec : un écrin

*A stainless steel self winding wristwatch
by Cartier*

2 000 - 3 000 €



détail



30

**HERMÈS
Kelly**

Sac en cuir epsom bleu avec garniture en métal doré et poignée en cuir. Fermeture par rabat et lanières. Bandoulière en cuir amovible. Intérieur en cuir bleu comprenant deux pochettes plaquées et une poche plaquée zippée. Cadenas, clés, dustbag et boîte.
Dim. 28 x 22 x 11 cm env.
(Très bon état)

A blue leather 28 cm "Kelly" bag by Hermès

10 000 - 15 000 €

32

**HERMÈS
Birkin, 2010**

Sac en cuir Togo framboise avec garniture en métal argenté et double poignée en cuir. Fermeture par rabat et lanières. Intérieur en cuir framboise comprenant une pochette plaquée et une pochette plaquée zippée. Cadenas, clés, dustbag et boîte.
Dim. 30 x 22 x 16 cm env.
(Très bon état)

A pink togo leather 30 cm "Birkin" bag by Hermès

17 000 - 22 000 €



31

**HERMÈS
Birkin, 2016**

Sac en cuir epsom bleu saphir avec garniture en métal doré et double poignée en cuir. Fermeture par rabat et lanières. Intérieur en cuir bleu comprenant une pochette plaquée et une pochette plaquée zippée. Cadenas, clés, dustbag et boîte.
Dim. 30 x 22 cm x 16 cm env.
(Bon état)

A blue epsom leather 30 cm "Birkin" bag by Hermès

15 000 - 20 000 €



33

Châssis n° 30525
Titre de circulation italien
Italian registration title
700 000 - 1 100 000 €

Ferrari 308 Gr.B
« Michelotto »
1980





1980 – FERRARI 308 GR.B « MICHELOTTO »

Lot 33

La fin de saison 1973 marque un virage absolument radical pour la firme au Cheval Cabré, puisque, face aux quelques échecs des 24 Heures du Mans et autre, Enzo Ferrari décide de tourner tous les efforts de la Scuderia sur la Formule 1... Malgré cette décision difficile, certains clients et teams privés toquent à la porte du *maestro* de Maranello dans le but de prendre part aux courses de Groupe 4 : Enzo Ferrari propose alors à Giuliano Michelotto de s'atteler, avec son *Officina*, à la confection d'une toute nouvelle auto, prenant la base de la 308. Le 2 mars 1978, le sorcier de Padoue présente sa nouvelle née, la désormais mythique « 308 Gr. 4 Michelotto ». Là où la carrosserie, faite de fibre de verre et de kevlar, est élargie, assez peu d'éléments seront réellement modifiés. Malgré cela, la bête se targue d'un poids aux alentours d'1 tonne, et d'une puissance de près de 300 ch... Les succès seront au rendez-vous, avec en

point d'orgue les deux victoires au Tour de France Automobile 1981 et 1982. Après 11 exemplaires produits, la régulation de la FIA évolue, et la 308 Michelotto passe en Groupe B (couplage du Groupe 4 et Groupe 5). Quelques modifications seront alors effectuées : modification de la carrosserie avec des ailes moins larges et la conservation de certaines parties en acier (rendant l'ensemble plus lourd de 30 kg par rapport aux Gr.4), et surtout le changement de l'injection mécanique Kugelfischer pour une injection électronique Bosch K-Jetronic. Seules quatre Ferrari 308 Gr.B Michelotto seront produites, et toutes sous la demande de *Pro Motor Sport*, une écurie de course Italienne. Au-delà de Michelotto, un important nombre de préparateurs tenteront leur chance dans la préparation des 308, mais c'est uniquement le sorcier de Padoue qui réussira à rendre cette auto encore plus précise et agile, grâce à un travail très particulier sur le châssis... >



The end of the 1973 season marked an absolutely radical turnaround for the Prancing Horse firm, since, in the face of several failures in the 24 Hours of Le Mans and elsewhere, Enzo Ferrari decided to turn all the Scuderia's efforts to Formula 1... Despite this difficult decision, some customers and private teams knocked on the door of the Maranello maestro with the aim of taking part in Group 4 races: Enzo Ferrari asked Giuliano Michelotto to work with his *Officina* to build a brand new car based on the 308. On 2 March 1978, the wizard from Padua presented his new baby, the now legendary 308 Gr. 4 Michelotto. While the bodywork, made of fibreglass and Kevlar, was enlarged, very few parts were actually modified. Despite this, the beast boasted a weight of around 1 tonne, and a power output of almost 300 bhp... Success followed, culminating in two victories in the 1981 and 1982 Tour de France Automobile. >

“This car has just changed the history books and can be considered as the 5th Gr.B Michelotto produced, and without doubt the most authentic of all!”



La 308 GTB qui illustre ces pages est livrée en janvier 1980 à une certaine Caterina Fassio, résidant dans la province du Piémont, dans une rare teinte de *Blu Dino*. Elle se séparera de son auto en avril 1981 par l'intermédiaire du concessionnaire Ferrari de Turin au profit de Claudio Pernini, qui la revendra dès septembre à la *Scuderia Automobilistica Città di Milano*, une association milanaise dirigée par Virgilio Facetti (aucun lien avec Carlo Facetti, autre préparateur de 308). C'est en fait l'écurie de course de *Panettoni Maina-Retequattro* qui avait instigué un programme visant à faire courir des Ford RX3, Opel Kadett GTE et une Ferrari 308. Ils s'épaulent alors de Virgilio Facetti et de sa *Scuderia Città di Milano* pour gérer la chose, et prendre le volant de la Ferrari 308 dans les épreuves. Ce pilote est d'ailleurs resté dans l'ombre de la grande histoire de l'Automobile malgré des compétences absolument bluffantes pour les budgets qu'il regroupait : c'est lui qui préparera en premier la 308 GTB #30525 via *Effegi*, un atelier qu'il avait créé peu avant à Milan. Lors de sa première sortie, au 1^{er} Rally di Limone Piemonte le 7 juillet 1984, la voiture atteint la 7^e place du classement. Dès sa deuxième sortie en compétition (la voiture a entretemps ouvert le Rally Valli del Bormida), la voiture performe et atteint donc la 3^e place du Rally Tre Laghi 1984, juste derrière une Lancia 037 et une Porsche 911 Gr.4 ! Après cela, la voiture participera, cette fois-ci sans grand succès, au 7^e Rally dell'Autodromo di Monza. ►

« Cette voiture vient de changer les livres d'histoire et peut être considérée comme la 5^e Gr.B Michelotto produite, et sans doute la plus authentique de toutes ! »

After 11 cars had been produced, FIA regulations changed and the 308 Michelotto moved up to Group B (a combination of Group 4 and Group 5). A number of changes were made to the bodywork, with narrower wings and the retention of some steel parts (making the car 30 kg heavier than the Gr.4s), and above all the change from mechanical Kugelfischer injection to electronic Bosch K-Jetronic injection. Only four Ferrari 308 Gr.B Michelotto cars were produced, and all were commissioned by Pro Motor Sport, an Italian racing team. In addition to Michelotto, a large number of tuners tried their hand at preparing the 308, but it was only the wizard from Padua who succeeded in making this car even more precise and agile, thanks to some very special work on the chassis...

The 308 GTB that illustrates these pages was delivered in January 1980 to Caterina Fassio, a resident of Piedmont, in a rare shade of *Blu Dino*. She sold the car in April 1981 through the Turin Ferrari dealership to Claudio Pernini, who sold it in September to Scuderia Automobilistica Città di Milano, a Milan-based association run by Virgilio Facetti (no relation to Carlo Facetti, another 308 tuner). It was in fact the Panettoni Maina-Retequattro racing team that had instigated a programme to race Ford RX3s, Opel Kadett GTEs and a Ferrari 308. They enlisted the help of Virgilio Facetti and his Scuderia Città di Milano to manage the project and drive the Ferrari 308 in the races. It was Facetti who first

prepared the 308 GTB #30525 via Effegi, a workshop he had set up shortly before in Milan. On its first outing, at the 1st Rally di Limone Piemonte on 7 July 1984, the car finished in 7th place. On its second competitive outing (the car had in the meantime opened the Rally Valli del Bormida), the car performed well and reached 3rd place in the 1984 Rally Tre Laghi, just behind a Lancia 037 and a Porsche 911 Gr.4! After that, the car took part in the 7th Rally dell'Autodromo di Monza, this time without much success.

On 19 December 1984, Virgilio Facetti asked Giuliano Michelotto to make the chassis and body of #30525 lighter. The two Italians had in fact met on the car's first outing, at the Rally di Limone Piemonte, where Michelotto had asked who had prepared the car's engine to find out how it worked so well! So Michelotto sent #30525 to Lino Cazzola's factory, so that it could receive the same treatment as the four other 308 Gr.Bs already produced by his factory (copies of the invoices are on file). On the agenda: change of bodywork to polyester and carbon Kevlar, and above all, upgrading of the chassis to meet Michelotto standards! The chassis was then numbered 18, a stamp still visible on the rear left-hand side of the frame. After leaving the Officina Michelotto, #30525 was repainted yellow and twice took part in the Rally dell'Autodromo di Monza, before being sold to a certain Fabio Penariol, director of Pro Motor Sport (the team that had ordered the four other 308 Gr.Bs)! ►



Coppa Valtellina 1984. ©DR



Rally Autodromo Monza 1984. ©DR



Rally Tre Laghi 1984. ©DR



Rally Autodromo Monza 1985. ©DR



Rally Autodromo Monza 1986. ©DR



Fabio Penariol put #30525 into Gr.4 configuration (mechanical injection), and sold the car to Jean-Louis Préhoubert in 1988.

Shortly afterwards, the car was bought by Maurice Barale, an influential member of the Belgian Ferrari Club in the 1990s. He took part in many club meetings between 1990 and 2005, and numerous photos have been found. The car was red with a blue stripe and Gr.4 wings. In 2010, the car was bought by a French gentleman driver who made the wise decision to send it to Lino Cazzola for a complete restoration. The body panels, still made of polyester at the time, were replaced and set aside (sold with the car) to make way for steel panels as originally fitted. After these three years of work, the car received its PTH, and was entered in a number of ASAVE events, before being sold in 2015 to the current owner, who is a very keen Ferrari enthusiast... Since then, the car has been driven very little, but has been kept in optimal conditions, leaving the whole in excellent condition. Of course, a complete overhaul and updating of the safety features would be in order if the next owner's aim was to race the car.

After extensive research by historian Cyrille Jaquinot (History Book available on request), #30525 now appears to be the only 308 prepared for racing by Michelotto during the period on the basis of a road car, and above all the only one that has not been involved in an accident. Its chassis components, specific to Michelotto's work, are still original, as are its engine block and even its body (traces of yellow paint still visible)! Presented for the first time at public auction since the discovery of its history and its relationship with the Officina Michelotto, #30525 is a unique opportunity for any collector looking for the perfect tool to take to the starting line of the Tour Auto 2026 and the Modena Cento Ore, or for an authentic rally beast with a proven track record. Drivers, collectors, enthusiasts, make no mistake... get bidding!

Coppa Valtellina 1984. ©DR





Le 19 décembre 1984, Virgilio Facetti demande donc à Giuliano Michelotto de rendre le châssis et la caisse de #30525 plus légers. Les deux italiens s'étaient en fait rencontrés à la première sortie de la voiture, au Rally di Limone Piemonte, où Michelotto avait demandé qui avait préparé le moteur de cette auto pour savoir comment il fonctionnait aussi bien ! Michelotto transmet donc #30525 aux établissements de Lino Cazzola, afin de lui offrir le même traitement que les quatre autres 308 Gr.B déjà produites par ses établissements (copie des factures présentes au dossier). Au programme : changement de la carrosserie pour une en polyester et carbon Kevlar, et surtout, évolution du châssis pour répondre aux normes de Michelotto ! Le châssis est alors numéroté 18, frappe encore visible sur la partie arrière gauche du cadre. Après sa sortie de l'*Officina Michelotto*, #30525 sera repeinte en jaune, et participera à deux reprises au Rally dell'Autodromo di Monza, avant d'être revendue à un certain Fabio Penariol, directeur de *Pro Motor Sport* (l'écurie qui avait commandé les quatre autres 308 Gr.B) ! Fabio Penariol mettra #30525 en configuration Gr.4 (injection mécanique), et revendra la voiture en 1988 à Jean-Louis Préhoubert.

Peu de temps après cela, la voiture sera rachetée par Maurice Barale, membre influent du Club Ferrari Belge dans les années 1990. Il prendra part à de très nombreuses réunions de Club entre 1990 et 2005, dont de nombreuses photos ont été retrouvées. La voiture est alors rouge avec une bande bleue, et des ailes type Gr.4. En 2010, la voiture est rachetée par un *gentleman driver* français qui prend la sage décision d'envoyer la voiture

chez Lino Cazzola pour une restauration complète. La voiture est alors intégralement reprise et remise en configuration Gr.B : les panneaux de carrosseries, alors encore en polyester, sont remplacés et mis de côté (vendus avec la voiture) pour laisser place à des panneaux en acier comme à l'origine. Après ces trois années de travaux, la voiture reçoit son PTH, et sera engagée à quelques épreuves de l'ASAVE, avant d'être revendue en 2015 au propriétaire actuel, très fin Ferrariste... Depuis cela, la voiture n'a que très peu roulé, mais a été conservée dans des conditions optimales, rendant l'ensemble dans un excellent état. Bien entendu, une révision complète et une mise à jour des éléments de sécurité seraient à prévoir si l'objectif du prochain propriétaire était de courir.

Après de longues recherches par l'historien Cyrille Jaquinot (*History Book* accessible sur demande), #30525 semble être aujourd'hui la seule 308 préparée en course en période par Michelotto sur une base d'auto de route, mais aussi et surtout la seule n'ayant pas été accidentée. Ses éléments de châssis, spécifiques aux travaux de Michelotto, sont encore d'origine, tout comme son bloc moteur, ou même sa caisse (traces de peinture jaune encore visibles) ! Présentée pour la première fois en vente publique depuis la découverte de son histoire et de sa parenté avec l'*Officina Michelotto*, #30525 est une opportunité unique pour tout collectionneur en quête de l'outil parfait pour prendre le départ du Tour Auto 2026 et du Modena Cento Ore, ou de la bête de rallye authentique au palmarès connu. Pilotes, collectionneurs, amateurs, ne vous y trompez pas... À vos enchères !



Rally Tre Laghi 1984. ©DR

34

Châssis n° 124CSA0092699
Immatriculation d'époque TO M46466
Titre de circulation belge
Belgian registration title

160 000 - 220 000 €

Fiat 124 Abarth 16-Soupapes Gr. 4 1975





1975 – FIAT 124 ABARTH 16-SOUPAPES GR. 4

Lot 34

Fiat s'engage pleinement en compétition au début des années 1970 avec la 124 Abarth Rally, version musclée du Spider de série. Produite à 1 000 exemplaires pour son homologation en Groupe 4, la 124 Rally brille sur les routes du Championnat du Monde, remportant notamment le titre européen des rallyes en 1975 grâce à Maurizio Verini.

L'exemplaire ici proposé est l'une des neuf voitures peintes aux couleurs de l'équipe Olio FIAT par le département course et spécialement aménagée par Pininfarina pour réduire le poids et recevoir la grosse boîte de vitesses de la 131 Gr. 4 qui lui succèdera un peu plus tard. Selon Abarth, les cinq premières voitures furent engagées par l'usine en championnat du monde, les 4 autres réservées pour un éventuel remplacement ou autres destinations. Initialement immatriculées à Turin sous les numéros TO M46458 à TO M46467, elles bénéficiaient des meilleures évolutions avec

un moteur à culasse 16-soupapes « *testa stretta* » (culasse étroite) équipé d'une injection mécanique Kugelfischer, développant 200 ch contre 170 ch pour les versions à 8-soupapes.

Exceptionnelle, cette voiture fut fabriquée en 1975 et immatriculée pour la première fois le 22 Mai 1975 au nom de FIAT SPA Gruppo Automobili serv Ass Rallies Torino Cso Marche n°72 avec le numéro de plaque « M46466 TO ». Voiture de réserve, elle sera revendue en 1977 par Renzo Avidano, directeur du service course d'Abarth à son propriétaire actuel, le fils du fondateur de l'une des concessions Fiat les plus renommées de Belgique, également importateur de la marque pour le Benelux. À son volant, il participera à trois épreuves du championnat belge alors inscrit au championnat d'Europe et finira même à la première place des 6 Heures de Visé en 1976 et troisième à la même épreuve en 1977 avant de passer à la 131 Abarth Gr. 4. >



« Authentique voiture usine aux spécifications 1975 encore aux mains de son premier pilote et propriétaire ! »

Fiat fully committed to motorsport in the early 1970s with the 124 Abarth Rally, a high-performance version of the production Spider. Built in 1,000 units to meet Group 4 homologation requirements, the 124 Rally shone on the roads of the World Rally Championship, notably winning the European Rally Championship in 1975 thanks to Maurizio Verini.

The example offered here is one of only nine cars painted in the Olio FIAT team colors by the racing department and specially modified by Pininfarina to reduce weight and to accommodate the large gearbox from the 131 Gr. IV, which would later replace it. According to Abarth, the first five cars were entered by the factory in the World Championship, while the other four were kept as potential replacements or for other purposes. Initially registered in Turin with plates ranging from TO M46458 to TO M46467, these cars benefitted from the best upgrades, including a 16-valve

"testa stretta" (narrow head) cylinder head with Kugelfischer mechanical fuel injection, producing 200 hp compared to 170 hp for the 8-valve versions.

This exceptional car was built in 1975 and first registered on May 22, 1975, under the name FIAT SPA Gruppo Automobili Serv Ass Rallies Torino Cso Marche No. 72, with the plate number "M46466 TO." Originally a reserve car, it was sold in 1977 by Renzo Avidano, then head of Abarth's racing department, >

“Authentic factory car built to 1975 specifications, still in the hands of its first driver and owner!”



Stockée pendant plusieurs décennies, elle fera l'objet en 2012 d'une restauration intégrale et méticuleuse. Entièrement mise à nu, la coque a été restaurée dans les règles de l'art. Tous les composants – trains roulants, freins, faisceaux, accessoires – ont été reconstruits ou remplacés à l'identique. Le moteur a été remonté et porte toujours une culasse 16-soupapes d'origine Abarth, avec ses arbres à cames spécifiques, soigneusement rodés au banc d'essai. La boîte de vitesses Colotti, conforme à l'origine, a elle aussi été révisée. L'intérieur, le hard-top, les élargisseurs d'ailes et les projecteurs additionnels complètent l'ensemble.

Équipée et restaurée conformément aux spécifications usine de 1975, cette 124 Abarth Rally Gr. 4 représente l'ultime évolution « usine » du modèle ici dans un état remarquable. Dument immatriculée en Belgique grâce à son certificat de conformité Fiat Auto Belgio, cette voiture bénéficie d'un historique parfaitement documenté. Cette voiture offre des performances de premier plan et revêt un intérêt particulier grâce à son histoire en période. Eligible aux plus grandes épreuves du calendrier historique comme le Tour Auto, le Rallye Monte-Carlo Historique ou encore le Modena Cento Ore, elle est une pièce maîtresse pour tout collectionneur averti et amateur de rallye.

to its current owner — the son of the founder of one of the most renowned Fiat dealerships in Belgium, and also the brand's importer for the Benelux. Behind the wheel, he entered three rounds of the Belgian Championship, then part of the European Championship, and even won the 6 Hours of Visé in 1976 and finished third at the same event in 1977 before switching to the 131 Abarth Gr. 4.

Stored for several decades, the car underwent a complete and meticulous restoration in 2012. Stripped down to bare metal, the body was restored to the highest standards. All components — suspension, brakes, wiring, and accessories — were rebuilt or replaced identically. The engine was reassembled and still features an original Abarth 16-valve cylinder head with specific

camshafts, carefully run in on a test bench. The original-spec Colotti gearbox was also overhauled. The interior, hardtop, widened fenders, and auxiliary headlights complete the package.

Equipped and restored in full accordance with the 1975 factory specifications, this 124 Abarth Rally Gr. 4 represents the ultimate "factory" evolution of the model, presented here in outstanding condition. Properly registered in Belgium thanks to its Fiat Auto Belgio certificate of conformity, the car benefits from a perfectly documented history. With first-class performance and historical significance, it is eligible for major historic events such as the Tour Auto, the Rallye Monte-Carlo Historique, and the Modena Cento Ore. It is a centerpiece for any serious collector and rally enthusiast.



35

CARTIER Modèle « Crash Watch »

Série limitée No. 135-91
No. A108431
Vers 1991
Montre bracelet en or jaune 18k (750) issue
d'une série limitée produite à 400 exemplaires
en 1991

Boîtier : déformé avec fermeture à vis, le dos
marqué des numéros, remontoir cabochon,
fermeture à vis sur la carrure, signé

Cadran : patiné avec index chiffres romains
également déformés épousant la forme
du boîtier, signé

Mouvement : mécanique à remontage manuel

Bracelet / Fermeture : en cuir avec boucle
déployante déformée en or jaune 18k (750),
signé

Poids brut: 41,90 g
Dim. 39 x 23 mm

Avec : écrin et étui simili cuir rouge
comprenant certificat portant le numéro
135/400 et deux livrets d'origine de la maison
Cartier

*A 18k yellow gold manual winding wristwatch
by Cartier, with certificate and presentation box*

100 000 - 150 000 €

Cette montre a fait l'objet d'un tiré à part.
This watch has a dedicated catalog.



détail



Découvrir le tiré à part

*Discover the dedicated
catalog*

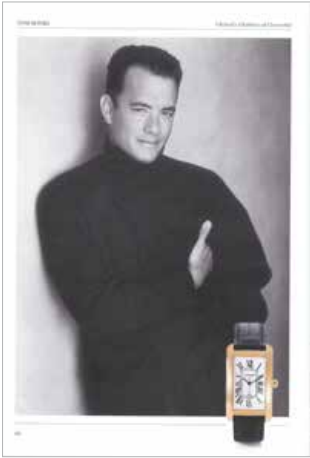
CARTIER
Tank américaine
« Tom Hanks 1999 »

Réf. 1740
No. CC727301
Vers 1999
Montre bracelet en or jaune 18k (750) offerte par l'acteur Tom Hanks avec le soutien de Cartier à l'occasion de la vente caritative Famous Faces organisée par Antiquorum le 24 février 1999 à New York
Boîtier : rectangulaire, fond fermeture à vis, remontoir saphir facetté, le dos gravé « TOM HANKS 1999 » signé
Cadran : blanc avec chiffres romains, trotteuse centrale, minuterie chemin de fer au centre et date à guichet, signé
Mouvement : automatique avec masse oscillante
Fermeoir : ardillon en or jaune siglé
Dim. 26 x 44 mm
Poids brut. 65,80 g
Avec : un certificat original de la vente de charité Famous Faces organisée par Antiquorum le 24 février 1999 à New York
A 18K yellow gold self winding wristwatch by Cartier

8 000 - 12 000 €



détail



Page 68. Catalogue « Famous Faces » © DR

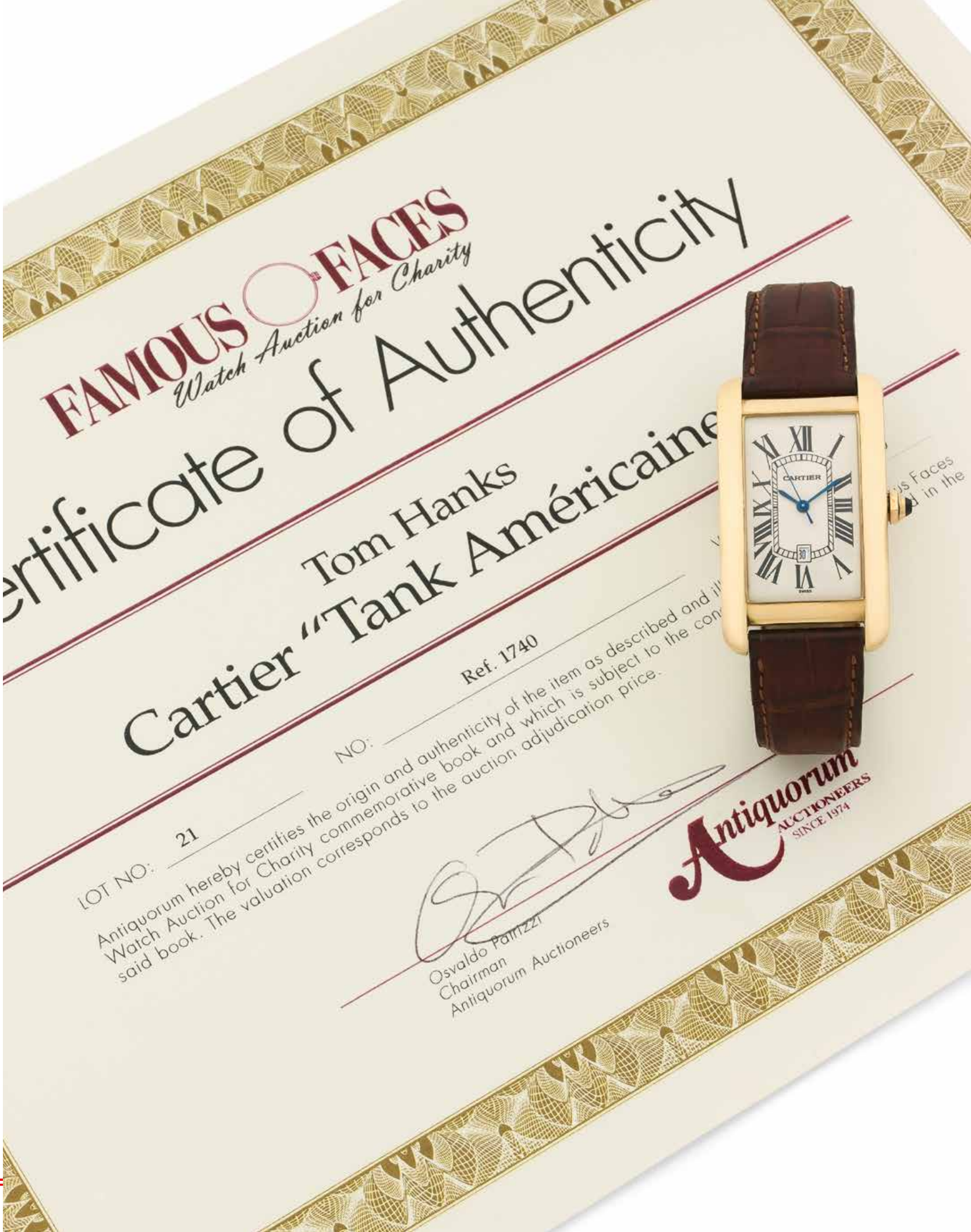
Acteur le plus admiré et le plus respecté de sa génération, Tom Hanks est le premier acteur à avoir remporté deux Oscars consécutifs du meilleur acteur. Il reçut l'Oscar en 1994 pour sa performance exceptionnelle dans « Forrest Gump », qui est devenu l'un des films les plus rentables de l'histoire. Un an auparavant en 1993, il était récompensé pour sa performance convaincante dans le rôle de l'avocat atteint du sida Andrew Beckett dans « Philadelphia ». La liste de ses succès au box-office est unique avec des films comme « Apollo 13 » de Ron Howard mais également le chef d'oeuvre de Spielberg sur les héros du débarquement américain en Normandie le 6 juin. 1944 avec le film « Il faut sauver le soldat Ryan ».

Cette montre a été donnée par l'acteur américain avec le soutien de la maison Cartier pour soutenir de nombreuses associations caritatives au travers d'une vente historique ayant rassemblé de nombreuses célébrités à New York le 24 février 1999. Le 24 février 1999, Antiquorum a organisé la « Famous Faces, Watch Auction For Charity » à Tourneau, à New York. Cet événement a présenté des montres offertes par des personnalités célèbres, dont les bénéfices ont été reversés à diverses organisations caritatives. La vente aux enchères a permis de récolter des fonds pour diverses causes caritatives, démontrant ainsi l'esprit philanthropique des célébrités participantes telles que Tom Hanks dont la montre fut vendue sous le lot 21 du catalogue de l'époque. Parmi les célébrités américaines, on retrouvait notamment les acteurs Leonardo Di Caprio, Paul Newman, Liz Taylor, Dustin Hoffman, Robert Redford ou encore Paul Newman.

The most admired and respected actor of his generation, Tom Hanks is the first actor to win two consecutive Oscars for Best Actor. He received the Oscar in 1994 for his outstanding performance in "Forrest Gump", which went on to become one of the most profitable films in history. A year earlier, in 1993, he was rewarded for his convincing performance in "Philadelphia". His list of box-office successes is unique, with films such as Ron Howard's "Apollo 13" and Spielberg's masterpiece about the heroes of the American landings in Normandy on June 6. 1944 with the film "Saving Private Ryan".

This watch was donated by the American actor with the support of Cartier to support a number of charities through a historic auction attended by numerous celebrities in New York on February 24, 1999.

On February 24, 1999, Antiquorum organized the "Famous Faces, Watch Auction For Charity" at Tourneau, New York. The event featured watches donated by famous personalities, with proceeds going to various charities. The auction raised funds for various charitable causes, demonstrating the philanthropic spirit of participating celebrities such as Tom Hanks, whose watch was sold under lot 21 in the catalog at the time. American celebrities included actors Leonardo Di Caprio, Paul Newman, Liz Taylor, Dustin Hoffman and Robert Redford.





Peter Klasen

L'artiste peintre, photographe et sculpteur allemand Peter Klasen naît à Lübeck en 1935. Ayant grandi au sein d'une famille sensible aux arts, Klasen commence ainsi très jeune à dessiner et à peindre. À partir de 1955, il s'initie aux techniques de la lithographie et de l'aérographe. Il arrive à Paris en 1954 et ne quitte plus la ville lumière. Artiste majeur de la figuration narrative, la thématique industrielle marque profondément ses œuvres. Maître des contrastes, il est fasciné par l'hostilité de la ville moderne et par les représentations du corps à l'état de marchandise. On retrouve dans les peintures de Klasen des éléments tels que manomètres, tôles d'engins de travaux publics, verrous métalliques, bâches de camions et de wagons, Durits de circuits hydrauliques, l'image du corps, des objets de consommation, des publicités, des peintures de véhicules, etc. À la fois collage et trompe l'œil, ses créations s'inspirent de la réalité urbaine, de ses signes, de ses codes, de sa froideur et de sa dureté, un reflet critique de notre environnement social.

The German painter, photographer, and sculptor Peter Klasen was born in Lübeck in 1935. Growing up in a family sensitive to the arts, Klasen began drawing and painting at a very young age. Starting in 1955, he learned the techniques of lithography and airbrushing. He arrived in Paris in 1954 and never left the City of Light. A major figure in narrative figuration, the industrial theme profoundly influences his works. A master of contrasts, he is fascinated by the hostility of the modern city and the depiction of the body as a commodity. Klasen's paintings feature elements such as manometers, sheets of construction machinery, metal locks, truck and wagon tarpaulins, hydraulic circuit Durits, images of the body, consumer objects, advertisements, vehicle paintings, and more. Both collage and trompe-l'œil, his creations are inspired by urban reality, its signs, codes, coldness, and harshness, serving as a critical reflection of our social environment.

37

PETER KLASSEN (né en 1935)
Bache bleue E 29, 2010

97 x 130 cm
1 1/4 x 51 11/64 in.

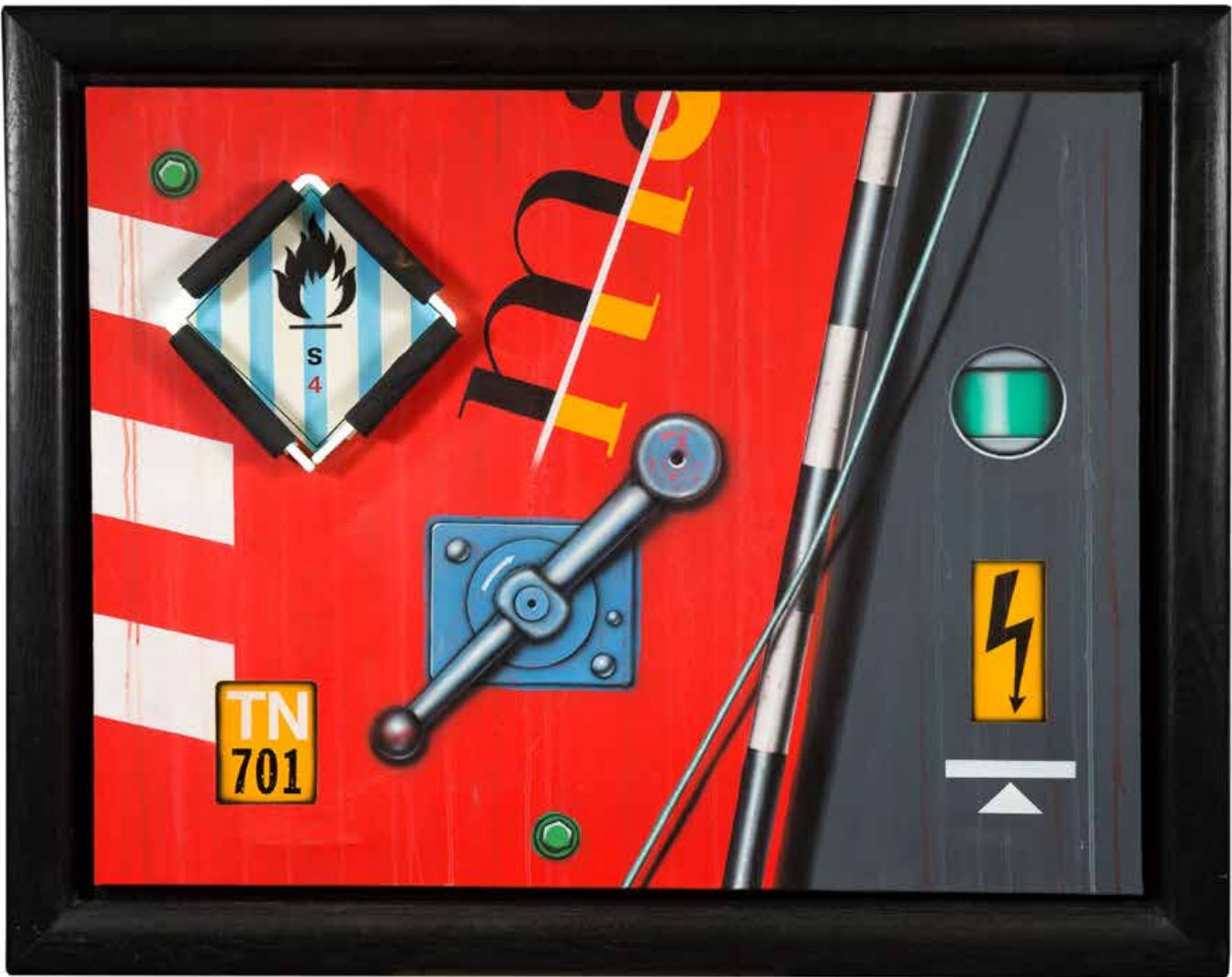
8 000 - 12 000 €

38

PETER KLASSEN (né en 1935)
Verrou fond rouge, 2013

Avec néon fonctionnel
89 x 116 cm
35 1/32 x 45 21/32 in.

15 000 - 20 000 €



**Collection
de Monsieur D.**



Abarth Simca 1300 GT Bialbiero 1962

39

Chassis n° 130S/0047
Véhicule vendu sans titre de circulation ;
précédemment immatriculé en Italie :
CT122837

*No registration title; previously registered
in Italy: CT122837*

175 000 - 225 000 €

ERRATA

Merci de noter que la voiture est vendue avec un
seul moteur d'origine de rechange.

*Please note that the car is sold with only one
original spare engine.*





1962 – ABARTH SIMCA 1300 GT BIALBERO

Lot 39



C'est en 1961 que naît la légendaire collaboration entre Abarth et la firme française Simca, dirigée par l'Italien Enrico Teodoro Pigozzi. Fondée quelques années plus tôt en 1949 par Carlo Abarth, la marque italienne s'est quant à elle spécialisée dans la préparation et la construction de voitures de course, afin de truster les catégories de petites cylindrées. C'est sous l'impulsion du consultant technique Rudi Hruska – fidèle allié de Carlo Abarth – que l'idée d'un partenariat axé sur la performance prendra forme entre les deux afin de faire briller la firme française sur les plus grandes épreuves internationales. Grâce à des innovations techniques constantes et une recherche poussée de performance et de légèreté, Abarth s'est illustrée sur les plus grands circuits européens.

À l'aube de la saison 1963, l'équipe de Carlo Abarth conçut un moteur entièrement nouveau en s'appuyant sur l'architecture éprouvée du moteur à double arbre à cames en tête du modèle

1000 Bialbero. Si le soubassement, la transmission, la direction et la suspension provenaient de la production de la Simca 1000, la carrosserie reprenait quant à elle une ligne plus profilée s'inspirant des derniers petits GT dessinés en interne par Mario Colucci à l'usine Abarth et construits par la carrosserie spécialisée d'Odoardo Beccari à quelques encablures de l'usine. Affichant un poids plume de seulement 630 kg, le nouveau modèle pouvait atteindre les 230 km/h en vitesse de pointe. Très vite, ces voitures se montrèrent capables de surpasser leurs concurrentes dont l'Alfa Romeo Giulietta. En 1963, le palmarès d'Abarth comprenait un nombre impressionnant de 535 victoires, dont 90 furent remportées par les seules Abarth Simca 1300, comme l'exemplaire que nous vous proposons aujourd'hui.

Cette Abarth Simca 1300 GT Bialbero n'est autre qu'une pensionnaire de l'ancien Musée Maranello Rosso créé par le collectionneur italien Fabrizio Violati en 1989 dans la principauté de Saint Marin. >

It was in 1961 that the legendary collaboration between Abarth and the French company Simca, led by the Italian Enrico Teodoro Pigozzi, was born. Founded a few years earlier in 1949 by Carlo Abarth, the Italian brand specialized in the preparation and construction of racing cars, dominating the small displacement categories. Under the influence of technical consultant Rudi Hruska – a loyal ally of Carlo Abarth – the idea of a performance-focused partnership emerged, aiming to bring the French firm to prominence in the world's greatest international races. Thanks to constant technical innovations and a relentless pursuit of performance and lightness, Abarth shone on the most prestigious European circuits.

At the dawn of the 1963 season, Carlo Abarth's team designed an entirely new engine based on the proven twin-cam engine architecture from the 1000 Bialbero model. While the chassis,

transmission, steering, and suspension were sourced from the Simca 1000, the bodywork adopted a more streamlined design inspired by the latest small GTs, which had been created in-house by Mario Colucci at the Abarth factory and built by the specialized coachbuilder Odoardo Beccari just a few steps from the factory. >

“A legendary Abarth, still equipped with its iconic twin-cam engine, and boasting an impressive track record, including the 1962 Targa Florio...”



Réunissant l'une des plus belles collections de Ferrari au monde, l'entrepreneur romain avait à l'aube des années 2000 enrichi son musée d'une quarantaine d'Abarth dont le châssis 130S/00047 que nous vous présentons aujourd'hui. À la fermeture du musée en 2014, l'ensemble de la collection fut mis aux enchères, créant l'effet d'une bombe auprès des collectionneurs du monde entier. Achetée à cette occasion par son propriétaire actuel, la voiture n'avait pas roulé depuis de nombreuses années. Fut alors lancée une restauration intelligente en prenant soin de préserver son authenticité.

Dotée d'un riche palmarès en course dont la Targa Florio 1962, le Palermo Monte Pellegrin en 1963 et 1964 ou encore la Monza Coppa Intereuropa en 1965, notre voiture est vendue accompagnée d'un lot de pièces important dont un moteur d'origine. Des frais considérables ont été investis pour permettre à cette voiture de courir au plus haut niveau notamment au Mans Classic 2016, 2018, 2022 et 2023 où ses performances, grâce à son moteur à carter sec et à double arbre à cames en tête, furent remarquées.

Produite à 82 exemplaires selon les registres, notre Abarth Simca 1300 GT Bialbero est une voiture incroyablement évoluée pour l'époque. Son moteur performant, l'adoption de freins à disques sur les quatre roues, et sa caisse en aluminium, font d'elle une prétendante sérieuse à la victoire dans sa classe. Vendue avec son PTH valide jusqu'en décembre 2027 et une documentation importante, cette voiture est un billet d'entrée assuré sur les plus prestigieuses épreuves du calendrier historique.

« Une Abarth mythique, toujours équipée de son légendaire moteur double-arbre, et bénéficiant d'un impressionnant palmarès, dont la Targa Florio 1962... »

Weighing a mere 630 kg, the new model could reach a top speed of 230 km/h. These cars quickly proved capable of surpassing their competitors, including the Alfa Romeo Giulietta. In 1963, Abarth's record included an impressive 535 victories, 90 of which were won by the Abarth Simca 1300 alone, such as the example we present to you today.

This Abarth Simca 1300 GT Bialbero is none other than a resident of the former Maranello Rosso Museum, created by the Italian collector Fabrizio Violati in 1989 in the principality of San Marino. Bringing together one of the finest Ferrari collections in the world, the Roman entrepreneur had, at the turn of the 2000s, enriched his museum with about forty Abarths, including chassis 130S/00047, which we are presenting today. When the museum closed in 2014, the entire collection was auctioned, creating a sensation among collectors worldwide. Purchased at that time by its current owner, the car had not run for many years. An intelligent restoration was then undertaken to preserve its authenticity.

With a rich racing history, including the 1962 Targa Florio, the Palermo Monte Pellegrin in 1963 and 1964, and the Monza Coppa Intereuropa in 1965, this car is sold with an original engine and multiple parts. Considerable investments were made to ensure that this car could race at the highest level, notably at Le Mans Classic in 2016, 2018, 2022, and 2023, where its performance, thanks to its dry-sump engine and twin-cam setup, was notable.

Produced in 82 units according to the records, our Abarth Simca 1300 GT Bialbero is an incredibly advanced car for its time. Its powerful engine, the adoption of four-wheel disc brakes, and its aluminum body make it a serious contender for victory in its class. Sold with its valid HTP until December 2027 and with important documentation, this car guarantees entry to the most prestigious events on the historic motorsport calendar.



Alfa Romeo 1750 GTAm 1971

40

Châssis n° AR1391671
Titre de circulation espagnol
Spanish registration title
150 000 - 200 000 €





Au tout début des années 1970, les compétitions internationales font la part belle au moins de 2 l et, après les 1300 et 1600 GTA, Alfa Romeo confie au sorcier Autodelta le soin de développer une 1750 de course. Contrairement à ce que l'on pense parfois, l'Alfa Romeo GTAm n'est pas dérivée de la GTA, mais de la GTV 1750 version américaine, d'où le suffixe « Am ». Ce moteur présentait en effet une alimentation par injection Spica qui offrait un important potentiel de développement pour le réputé et performant moteur double arbre. Il recevait aussi un double allumage et sa cylindrée était portée à 1 985 puis 1 995 cm³ pour concourir en catégorie moins de 2000 cm³, ce qui lui permettait de développer une puissance de 240 ch à 7 500 tr/mn dans sa version la plus poussée. Comme la réglementation imposait un poids minimum de 900 kg, la GTAm n'était pas sur-allégée, mais les capots avant et arrière

étaient en fibre, tandis que les portes adoptaient l'aluminium. Extérieurement, on notait aussi des jantes ultra-larges et des extensions d'ailes rivetées très agressives, participant à la bestialité de l'ensemble. Contrairement aux GTA, les GTAm n'étaient pas au catalogue officiel de la marque, mais vendue par l'intermédiaire d'Autodelta, qui fabriqua une quarantaine de voitures, et vendit des pièces pour des autos transformées par la suite... C'est la GTAm qui permit à Alfa de remporter le championnat d'Europe des voitures de Tourisme en 1971 et 1972... devant BMW et Ford notamment. La voiture qui illustre ces pages commença sa carrière en Angola, où elle fut vendue neuve en 1970. On la retrouve, immatriculée AAD-95-18, pilotée par son propriétaire, António Peixinho, un gentleman driver portugais à la brillante carrière, qui pilota avec succès Ferrari 250 GTO et Alfa Romeo Tipo 33 entre autres ! >

In the early 1970s, international competitions began to favor cars with engine sizes under 2 liters. After the 1300 and 1600 GTA models, Alfa Romeo entrusted the renowned Autodelta team with the task of developing a 1750 race car. Contrary to popular belief, the Alfa Romeo GTAm was not derived from the GTA but from the American version of the GTV 1750, which is why it carries the "Am" suffix. This engine featured Spica fuel injection, which offered significant development potential for the well-regarded and high-performance twin-cam engine. It also had dual ignition, and its displacement was increased to 1,985 cc and later to 1,995 cc to compete in the under-2000 cc category, allowing it to produce 240 hp at 7,500 rpm in its most developed version. As the regulations required a minimum weight of 900 kg, the GTAm wasn't overly lightened, but the front and rear hoods were made of

fiberglass, and the doors were made of aluminum. Externally, the car featured ultra-wide wheels and aggressive riveted wheel arch extensions, contributing to its fierce appearance. Unlike the GTA models, the GTAm was not part of the official Alfa Romeo catalog but was sold through Autodelta, which produced around 40 cars and sold parts for cars that were later converted. The GTAm helped Alfa Romeo win the European Touring Car Championship in 1971 and 1972, ahead of BMW and Ford, among others. The car featured in this description began its career in Angola, where it was sold new in 1970. It was registered as AAD-95-18 and driven by its owner, António Peixinho, a Portuguese gentleman driver with a distinguished career who had successfully driven Ferrari 250 GTOs and Alfa Romeo Tipo 33s, among others. Our GTAm is believed to have raced in 1972 at the Restinga circuit and at the Carmona circuit in 1974. >



Notre GTAm aurait ainsi notamment roulé en course en 1972 sur le circuit de Restinga et sur le circuit de Carmona en 1974. L'époque (indépendance en 1975, instabilité puis guerre civile a la fin des années 1970) n'aide pas à retracer le palmarès de notre auto, qui semble rouler en Italie à la fin des années 1970. Il faudra ensuite attendre 2012 pour la retrouver à l'aube de sa deuxième vie, sur le devant de la scène historique, pilotée par un *gentleman driver* espagnol réputé. Jarama, Algarve, Jerex, Spa, Castellet: la voiture écume les courses espagnoles et celles organisées notamment par Peter Auto. On la retrouve même au départ du Tour Auto en 2014.

La voiture est aujourd'hui dans un très bel état de présentation et de fonctionnement, prête à prendre le départ des plus grandes épreuves historiques, notamment grâce à son PTH, très récemment obtenu et valide jusqu'à la fin de l'année 2034.

Des factures du début des années 2010 font état de travaux pour plus de 40 000€... À ce sujet, merci de noter que – comme d'autres GTAm roulant en historique – la voiture est homologuée avec un moteur simple allumage et à carburateurs. Elle est par ailleurs vendue avec un deuxième moteur, 2 l, double allumage, de facture plus récente, qui sera à retirer sur palette chez le vendeur, en Espagne, à l'issue de la vente.

Les GTAm sont rares sur le marché, et cet exemplaire, prêt à rouler, et proposé à une estimation très attractive, satisfera l'amateur à la recherche d'une auto polyvalente, facile et performante. Une monture notamment idéale pour prendre le départ du Tour Auto 2026 ou s'aligner au départ des plus prestigieuses courses du calendrier.

« Le plus performant des célèbres coupés Bertone, avec un palmarès d'époque en... Angola ! »

“The most high-performing of the famous Bertone coupes, with a period racing record in... Angola!”

The political climate of the time (Angola's independence in 1975, followed by instability and civil war in the late 1970s) makes it difficult to track the car's racing history. However, it appears to have been racing in Italy by the end of the 1970s. It wasn't until 2012 that the car reappeared on the historic racing scene, driven by a renowned Spanish gentleman driver. It raced in events at Jarama, Algarve, Jerex, Spa, and Castellet, and even participated in the 2014 Tour Auto.

The car is now in excellent condition both aesthetically and mechanically, ready to take part in the most prestigious historic races, notably thanks to its recently obtained PTH, valid until the end of 2034. Invoices from the early 2010s indicate over €40,000 worth of work. Please note that, like other GTAm cars competing in historic events, the car is homologated with a single ignition

engine and carburetors. It is also sold with a second, more recent 2-liter dual ignition engine, which will need to be collected from the seller in Spain at the conclusion of the sale.

GTAm models are rare on the market, and this example, ready to race and offered at a very attractive estimate, will satisfy enthusiasts seeking a versatile, easy-to-drive, and high-performing car. It is an ideal choice for taking part in the 2026 Tour Auto or for racing in the most prestigious events on the calendar.





41



41



42



41

Collection de trois Gins Ki No Bi

Ki No Bi Jyu Gin - Millésime 2021 – 70 cl
Ki No Bi Kyoto Dry Gin – 70cl
Ki No Bi Tea Kyoto Dry Gin – 70cl

300 - 500 €



42

Une bouteille Whisky
Islay Single Malt

25 years old, millésime 1999
Ardbeg
70cl, 46% ; distillé en 1999 et mis en bouteille
en 2012 ; coffret et carton d'origine
(Parfait état)

*A Bottle of Islay Single Malt Whisky –
25 years old, vintage 1999 – Ardbeg
70cl, 46% ; distilled in 1999 and bottled in
2012 ; original box and cardbox. Perfect
condition.*

700 - 900 €



détails



43

Une bouteille Rhum
Cuvée « MAXIMO »

Extra Enejo, non millésimé - Havana Club
50cl, 40% ; coffret en bois d'origine
avec bouchon de carafe et livret
(Parfait état)

*A Bottle of Rhum “MAXIMO” - Extra Enejo
Rum, non-vintage - Havana Club
50cl, 40% ; original wooden box with decanter
cap and booklet. Perfect condition.*

800 - 1 200 €

44

Châssis n° SCFAE223X3K700093
Carte grise française
French registration title
250 000 - 350 000 €

Aston Martin DB7 Zagato
2003





2003 – ASTON MARTIN DB7 ZAGATO

Lot 44

L'Aston Martin DB7 Zagato fut présentée au Mondial de l'Automobile à Paris en 2002. Une série de 99 exemplaires seulement sera produite en 2003 pour les chanceux qui seront éligibles, plus un exemplaire pour le musée de la marque...

Bénéficiant du châssis raccourci de la V12 Vantage Volante, la Zagato reprend les mêmes caractéristiques techniques que la V12 GT, mais avec sa grande calandre spécifique et 435 ch aux roues arrière et un couple de 540 Nm tout ceci en boîte mécanique 6-vitesses.

Ses performances en feront l'une des très rares GT à passer sous la barre des 5 secondes sur l'exercice du 0 à 100 km/h, le tout dans un confort digne des productions anglaises les plus raffinées, et au service de son conducteur qui en bon agent double zéro fera de chaque sortie une mission accomplie.

Notre exemplaire, gris anthracite avec intérieur tabac, est l'un des trois seulement livrés neufs en France, à Paris, en décembre 2003. Cette authentique rareté, qui porte le numéro 93/99, est une deuxième main, toujours entretenue dans le réseau de la marque, et possédant ses documents au complet, dont carnet d'entretien et de services.

Si les DB7 Zagato sont rarissimes sur le marché, que dire de cet exemplaire français d'origine ? Ne laissez pas passer votre chance d'acquérir une extraordinaire auto mêlant le meilleur des deux mondes : anglaise à moteur V12 et boîte mécanique, et incroyable ligne italienne signée du légendaire Z...



« Le meilleur des deux mondes : V12 à boîte mécanique et ligne italienne »

The Aston Martin DB7 Zagato was presented at the Paris Motor Show in 2002. Only 99 examples were produced in 2003 for those lucky enough to be eligible, plus one for the brand's museum...

Benefiting from the shortened chassis of the V12 Vantage Volante, the Zagato has the same technical characteristics as the V12 GT, but with its large, distinctive grille and 435 hp at the rear wheels and 540 Nm of torque, all with a 6-speed manual gearbox.

Its performance makes it one of the very few GTs to accelerate from 0 to 100 km/h in less than 5 seconds, in a comfort worthy of the finest English productions, and at the service of its driver who, as a good double-zero special agent, will make every outing a mission accomplished.

Our example, in charcoal grey with tobacco interior, is one of only three delivered new in France, in Paris, in December 2003. This authentic rarity, bearing the number 93/99, is a second hand car, still maintained in the brand's network, and with its full documentation, including maintenance and service booklet.

If DB7 Zagato cars are extremely rare on the market, what can you say about this original French example? Don't miss your chance to acquire an extraordinary car that combines the best of both worlds: a British V12 engine and mechanical gearbox, and incredible Italian styling designed by the legendary Z...

“The best of both worlds: V12 with mechanical gearbox and Italian styling”

45

Châssis n° 877169
Carte grise française de collection
French historic registration title

150 000 - 200 000 €

Jaguar Type E
Série 1 3.8 «Fastroad»
1962





1962 – JAGUAR TYPE E SÉRIE 1 3.8 « FASTROAD »

Lot 45

La Jaguar Type E est reconnue pour sa beauté intemporelle, au point d'avoir été l'une des rares automobiles exposées au prestigieux Musée d'Art Moderne de New York. Produite à partir de 1961, son design, signé Malcolm Sayer et validé par le fondateur Sir William Lyons, puise son inspiration dans les lignes aérodynamiques des Jaguar Type D, victorieuses aux 24 Heures du Mans. Tout comme la XK qu'elle remplace, elle va établir une nouvelle référence en matière de voiture de sport. Sans aucun doute l'un des plus beaux exemplaires que nous avons eu la chance de présenter, cette Type E est aussi celle offrant la plus grande polyvalence grâce à sa préparation poussée lui permettant des performances et une facilité d'utilisation exceptionnelles. Achetée par un important collectionneur franco-suisse en 2017, la voiture va subir une cure de jouvence grâce à l'adoption d'une direction à assistance variable, d'une

boîte de vitesse Tremec à cinq rapports et de freins plus performants. Les modifications ne s'arrêtent pas là avec un système de refroidissement amélioré et un travail important sur les trains roulants afin d'optimiser son comportement et les remontées d'informations dans le volant. L'intérêt de cet exemplaire ne tient pas uniquement dans sa préparation. En effet, cette voiture fut livrée neuve à Rome en avril 1962, dans une combinaison de couleur Carmen Red avec un intérieur en cuir beige. Son historique est absolument limpide et documenté : après son séjour en Italie, la voiture est rachetée en 1981 par Erich Traber, l'un des plus grands collectionneurs en Europe et directeur des Établissements Graber. À l'époque, la voiture porte toujours sa peinture et son intérieur d'origine, et n'a qu'un peu plus de 20 000 kilomètres certifiés, soit l'un des exemplaires les moins kilométrés au monde. ➤



The Jaguar E-Type is renowned for its timeless beauty, so much so that it became one of the few automobiles ever exhibited at the prestigious Museum of Modern Art in New York. First produced in 1961, its design — penned by Malcolm Sayer and approved by founder Sir William Lyons — draws inspiration from the aerodynamic lines of the Jaguar D-Type, a Le Mans-winning legend. Like the XK it replaced, the E-Type set a new benchmark in the world of sports cars. Undoubtedly one of the finest examples we've ever had the privilege to present, this E-Type also offers exceptional versatility, thanks to a meticulous build that provides outstanding performance and ease of use. Acquired by a prominent Franco-Swiss collector in 2017, the car underwent a major upgrade, including a variable power steering system, a five-speed Tremec gearbox, and high-performance brakes. Enhancements continue with an

improved cooling system and extensive suspension work to optimize handling and steering feedback. But what makes this car truly special goes beyond its upgrades. Delivered new in Rome in April 1962, it originally came in a Carmen Red exterior with a beige leather interior. Its history is thoroughly documented and crystal clear: after its time in Italy, the car was purchased in 1981 by Erich Traber, one of Europe's most prominent collectors and head of the Graber coachworks. At the time, the car still wore its original paint and interior and had just over 20,000 certified kilometers on the clock — making it one of the lowest-mileage examples in existence. That's precisely what captivated our collector, who wanted to start with an exceptional base to create the E-Type of his dreams. After the purchase, the car underwent a full restoration, with the body resprayed in an elegant Burgundy Red ➤



« Le meilleur des deux mondes dans une Type E alliant performances améliorées, facilité d'utilisation et de prise en main et fiabilité à toute épreuve. »

C'est ce qui avait séduit notre collectionneur qui voulait partir d'une base exceptionnelle pour réaliser la Type E de ses rêves. Suite à son achat, la voiture sera intégralement restaurée, la carrosserie repeinte dans cette très élégante teinte Burgundy Red avec une sellerie sur mesure en cuir d'autruche. Bien entendu, moquettes, tableau de bord, console centrale et capote reçoivent les mêmes soins exigeants.

Révisée juste avant la vente (moteur n° R 5191-8, *matching*), cette voiture exceptionnelle se destine à un collectionneur exigeant à la recherche d'une voiture capable de parcourir des milliers de kilomètres sans craindre la fatigue. Fiable, très performante et facile à prendre en main, son allure et son raffinement devraient également séduire tous ceux qui n'ont pas encore osé franchir le pas de l'automobile ancienne... N'hésitez plus, cette voiture réalisée sans limite de coût est une incroyable machine, joyeuse et addictive !

and custom-trimmed in ostrich leather upholstery. Naturally, the carpets, dashboard, center console, and soft top received the same level of meticulous care.

Recently serviced ahead of the sale (enging n° R 5191-8, *matching*), this exceptional car is intended for a discerning collector seeking a machine capable of covering thousands of kilometers. Reliable, high-performing, and easy to handle, its looks and refinement should also charm anyone hesitant to step into the world of classic motoring. Don't hesitate — built with no expense spared, this is an incredible machine: thrilling, addictive, and made to be enjoyed!

“The best of both worlds in an E-Type combining performance, ease of use and handling, and enhanced reliability.”





46

Ayrton Senna

McLaren Honda – 1988
Réplique officielle BELL en vitrine, numéroté 044 sur 250, dédicacée par Ayrton Senna.
Authentique BELL XFM1, norme Snell 85, dans la livrée de son premier titre de champion du monde en 1988 sur McLaren Honda

BELL official replica on display, numbered 044 of 250, signed by Ayrton Senna. Genuine BELL XFM1, Snell 85 standard, bearing the colors of the first championship year of three-time Formula 1 World Champion Ayrton Senna.

10 000 - 15 000 €



détail

47

Michael Schumacher

Ferrari – 1998
Réplique officielle BELL en vitrine, numéroté 058 sur 100, dédicacée par Michael Schumacher

Bell official replica on display, numbered 058 of 100, signed by Michael Schumacher

7 000 - 10 000 €



détail



48

Jaguar Racing – 2002

Aileron arrière de Formule 1 en carbone provenant d'une Jaguar R3 pilotée par Eddie Irvine et Pedro de la Rosa
Inscriptions et stickers d'origine : Life n° F/07 T4
Date : 10/9/02

Dim. 100 x 50 x 35 cm env.
(Très bon état, traces d'utilisation)
*Dim. 100 x 50 x 35 cm approx.
(Very good condition, traces of use)*

*Carbon Formula 1 rear wing from a Jaguar R3 raced by Eddie Irvine and Pedro de la Rosa
Original inscriptions and stickers: Life n° F/07 T4
Date: 10/9/02*

2 000 - 4 000 €

49

BMW Williams F1 Team – 2004

Nez en carbone de Formule 1 provenant de la FW26 N° 4 pilotée par Ralf Schumacher
Inscriptions et stickers d'origine : WE3 Race

Dim. 136 x 60 x 90 cm env.
(Très bon état, traces d'utilisation)
*Dim. 136 x 60 x 90 cm approx.
(Very good condition, traces of use)*

*Carbon Formula 1 nose from the FW26 N° 4 driven by Ralf Schumacher
Original inscriptions and stickers: WE3 Race*

7 000 - 10 000 €



Jaguar XK 120 Berlinette Barou One-Off 1949

AGUTTES

50

Châssis n° 670028
Carte grise française
Vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique
350 000 - 450 000 €





1949 – JAGUAR XK 120 BAROU BERLINETTE ONE-OFF

Lot 50

29 août 1951, Nice. La Promenade des Anglais s'est transformée en parc fermé pour la première édition d'après-guerre du mythique Tour de France Automobile. Au programme de cette incroyable épreuve soutenue – comme la version cycliste – par l'incontournable journal *L'Equipe*, pas moins de 5 239 km découpés en 6 étapes, comportant au total 7 épreuves de classement (spéciales et circuits). C'est près de 100 concurrents qui s'alignent ce jour-là au départ dans un inventaire automobile digne de Prévert, allant de l'Hotchkiss d'avant-guerre à la dernière Ferrari 212 Export en passant par des 2CV, des Jaguar XK120, des Peugeot 203 ou des Aston Martin DB2. Il faut dire que le règlement de ce premier Tour Auto ouvrait la porte à tous et « sans aucune restriction », puisque réservé « aux voitures particulières de série » qui, par la longue liste des transformations autorisées,

devenaient des « voitures de série spécialement adaptées ». Pour viser la victoire au général, un système de coefficient est mis en place, supposé rééquilibrer les différences entre les autos, notamment au niveau de la cylindrée du moteur. Mais au final, ce sont bien les « grosses cylindrées » qui auront l'avantage, dont les Ferrari et Jaguar XK 120. C'est justement au volant de l'un des tous premiers roadsters Open Two Seater (caisse aluminium donc), acheté auprès de l'importateur français Charles Delecroix en conduite à gauche que s'aligne Henri Peignaux, performant *gentleman driver* et concessionnaire Jaguar pour la région lyonnaise, copiloté par Roger Montabert. La voiture, couleur Battleship Grey, se montre dès le départ très performante, emmenée de main de maître par Peignaux. Lors de la deuxième étape, l'équipage réalise en effet le meilleur temps à la course de cote du Col de Peyresourde, >

29 August 1951, Nice. The Promenade des Anglais was transformed into a closed park for the first post-war edition of the legendary Tour de France Automobile. On the programme for this incredible event, supported - like the cycling version - by the unmissable *L'Equipe* newspaper, were no less than 5,239 km divided into 6 stages, with a total of 7 classification events (special stages and circuits). Nearly 100 competitors lined up at the start that day in an inventory of cars worthy of Prévert, ranging from pre-war Hotchkiss to the latest Ferrari 212 Export, as well as 2CVs, Jaguar XK120s, Peugeot 203s and Aston Martin DB2s. It has to be said that the rules of this first Tour Auto opened the door to all and 'without any restrictions', since they were reserved for 'production passenger cars' which, thanks to the long list of authorised transformations, became 'specially adapted production cars'. In order to aim for overall victory, a coefficient system was introduced, which was supposed to even out the differences between the cars, particularly in terms of engine capacity. But in the end, it was the 'big guns' that had the advantage, including the Ferraris and Jaguar XK 120s. It was at the wheel of one of the very first Open Two Seater roadsters (with an aluminium body), purchased from French importer Charles Delecroix in left-hand drive, that Henri Peignaux, an accomplished gentleman driver and Jaguar dealer for the Lyon region, took to the track, co-driven by Roger Montabert. The car, coloured Battleship Grey, proved to be a top performer from the

outset, driven by Peignaux in masterly fashion. On the second stage, the team set the fastest time in the Col de Peyresourde hill-climb in the Pyrenees, averaging over 75 km/h, leaving the event's eventual winner, 'Pagnibon', at the wheel of his Ferrari 212, behind. Unfortunately, in the third race, Montabert went off the road, Peignaux was seriously injured and the car was badly damaged. During his convalescence, Peignaux entrusted the battered Jaguar (it seems that a new, unstamped replacement chassis had been ordered from the factory) to a friend from the Ardèche, Jean Barou, a coachbuilder specialising in publicity vehicles and sports cars. A few months later, the Jaguar returned to Lyon rigged as a superb berlinetta car with an Italian-inspired design. Peignaux sold it in this configuration to one of his customers, also keen to try his hand at competition, a man from Dijon by the name of Jean Laroche who, co-driven by Jean Radix, was to take part in the legendary and very difficult Liège-Rome-Liège 1952. Given the weather conditions and the toughness of the event, also known as the Marathon de la Route, which was run over open roads in a single stage of more than 3,500 km, the competitors liked to enter closed cars, such as the Barou berlinette, which also had a helmet holder for the co-driver, whose role was already essential. The Dijon team, number 82, put in an excellent performance and finished second in the event, behind the winning Porsche 356. That year, only 24 of the 125 starting crews finished the race... >



dans les Pyrénées, à plus de 75 km/h de moyenne, laissant notamment derrière le futur vainqueur de l'épreuve, « Pagnibon », au volant de sa Ferrari 212. Hélas, dans la troisième épreuve, Montabert sort de la route, Peignaux est gravement blessé, et la voiture sérieusement endommagée. Durant sa convalescence, Peignaux confie la valeureuse Jaguar accidentée (il semble qu'un châssis neuf de remplacement, non frappé, ait été commandé à l'usine) à un ami carrossier ardéchois, Jean Barou, spécialisé dans les véhicules publicitaires et les voitures de sport.

Quelques mois plus tard, c'est gréée en superbe berlinette, au dessin d'inspiration italienne, que la Jaguar revient à Lyon. Peignaux la vend dans cette configuration à l'un de ses clients, également désireux de tâter de la compétition, un dijonnais du nom de Jean Laroche qui, copiloté par Jean Radix, va prendre le départ du légendaire et très difficile Liège-Rome-Liège 1952.

Vu les conditions météo et la dureté de l'épreuve, également appelée Marathon de la Route, qui se court sur route ouverte, en une seule étape de plus de 3 500 km, les compétiteurs aiment y engager des voitures fermées, comme la berlinette Barou, qui dispose également d'un cale-casque pour le copilote, dont le rôle est déjà primordial. L'équipage dijonnais, numéro 82, va réaliser une très belle performance et se hisser à la deuxième place de l'épreuve, derrière la Porsche 356 victorieuse. Cette année-là, sur 125 équipages au départ, on ne compte que 24 *finishers*...

Barou réalisera encore une berlinette, vue au Lyon-Charbonnières 1954, qui se distingue de la première par une calandre et quelques détails différents. Et également une barquette, aussi engagée au Lyon-Charbonnières, sans plus de succès. Si la deuxième berlinette a disparu, la barquette a survécu, restaurée dans les années 1980 par Roland Urban, spécialiste des Jaguar spéciales, >

« Une authentique, unique, performante et élégante berlinette Jaguar de compétition, à palmarès, pas vue depuis près de 40 ans, et éligible aux plus grands événements ! »

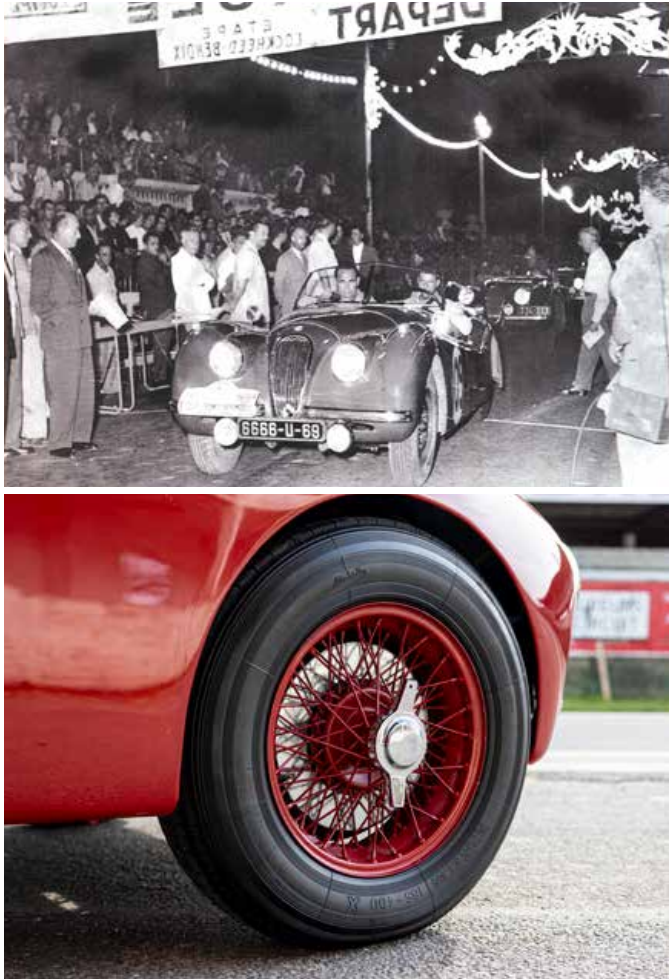
“An authentic, unique, high-performance and elegant Jaguar racing berlinetta, with a track record, not seen for almost 40 years, and eligible for the biggest events!”

Barou also produced another berlinetta, seen at the 1954 Lyon-Charbonnières, which differed from the first in its grille and a few other details. He also made a barchetta, which was also entered in the Lyon-Charbonnières, but was no more successful. While the second berlinette has disappeared, the bachetta has survived, restored in the 1980s by Roland Urban, a specialist in special Jaguars, and entered several times in the historic Mille Miglia by one of its subsequent owners. Our sublime, high-performance Jaguar saloon #670028 was sold in 1952 and again in 1954, before fading into oblivion. It was through a classified ad that the current owner, an enlightened enthusiast, purchased the car. He had the car - which was white at the time - repainted in its current red hue, and used it in a number of rallies, where he met Roland Urban in particular, who noted the car's great authenticity, its low level of wear and tear, and its high performance.

These characteristics were also confirmed by Bernard Viart, the pope of XKs (whom we thank for the many details he provided). The car's special features include elements specific to early XKs, a very well-balanced matching engine, bespoke Borrani wheels and two coils with a Souriau competition contactor...

Not seen for almost 40 years, this unique Jaguar ticks all the boxes on today's market: a high-performance car from a noble marque, one-off bodywork, a track record in competition, a clear and documented history, incredible original condition, and great eligibility. What other XK 120 on the market allows you to enter the greatest elegance competitions (Pebble Beach or Villa d'Este in particular) as well as the most prestigious races (Tour Auto and Goodwood among others...). A unique opportunity not to be missed.





et engagée à plusieurs reprises aux Mille Miglia historiques par l'un de ses propriétaires suivants. Notre sublime et très performante berlinette Jaguar #670028 est revendue en 1952, puis en 1954, avant de sombrer dans l'oubli. C'est par le biais d'une petite annonce que le propriétaire actuel, amateur éclairé, s'en porte acquéreur. Il fait repeindre la voiture – alors blanche – dans sa teinte rouge actuelle, et s'en sert lors de quelques rallyes, où il croise notamment Roland Urban, qui note la grande authenticité de la voiture, son faible degré d'usure, et ses performances élevées. Des caractéristiques également confirmées par Bernard Viart, le pape des XK (que l'on remercie pour les nombreux éléments fournis). Parmi ses spécificités, on notera entre autres les éléments spécifiques aux *early* XK, un moteur – *matching* – très équilibré, des jantes Borrani sur-mesure et deux bobines avec contacteur compétition Souriau...

Pas vue depuis près de 40 ans, cette Jaguar unique coche toutes les cases du marché actuel : voiture performante issue d'une marque noble, carrosserie one-off, palmarès en compétition, historique limpide et documenté, état d'origine incroyable, et grande éligibilité. Quelle autre XK 120 sur le marché vous permet en effet de vous engager aux plus grands concours 'élégance (Pebble Beach ou Villa d'Este notamment) comme aux courses les plus prestigieuses (Tour Auto et Goodwood entre autres...). Une chance unique à ne pas laisser passer.



51

Châssis n° 2007/2010 (voir texte)
Carte grise française
Vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

550 000 - 750 000 €

Maserati A6 GCS
Monofaro Usine ex Fangio
1948





1948 – MASERATI A6 GCS MONOFARO USINE EX FANGIO

Lot 51

En 1945, dès la fin de la Deuxième Guerre mondiale, l'officine Maserati est en mesure de produire et vendre la sublime A6-1500, une petite auto de sport développée depuis la légendaire et très performante 6CM de Grand Prix, qui avait brillé dès la deuxième moitié des années 1930. Avec ses très élégantes carrosseries coupé *Extra Lusso* et spyder (2 exemplaires seulement) signées Pinin Farina, elle permet à « l'autre constructeur de Modène » de se faire une place parmi les usines italiennes en vue, et préfigure la première voiture de compétition de la marque au Trident. L'A6 GCS (CS désignant une voiture à double usage *Corsa* et Sport) peaufinée en 1947, s'en distingue néanmoins nettement par un nouveau châssis tubulaire, des suspensions améliorées et une carrosserie inédite ainsi qu'un moteur revu et corrigé. Pour la carrosserie, c'est le talentueux et efficace Fantuzzi qui est choisi, et qui va dessiner une superbe carrosserie biplace de type *siluro*, basique mais élégante, avec ailes séparées, pour pouvoir s'aligner en compétition en F2 (sans ailes) et en Sport (avec ailes), et dont l'unique phare central intégré dans la calandre va distinguer cette A6 GCS première du nom : *Monofaro*.

Sous le capot, la mécanique, particulièrement accessible, se distingue de la précédente A6 par une cylindrée augmentée à 2 l, une lubrification par carter sec et une batterie de 3 carburateurs spécifiques, des Weber 36DO4. Développant 130 ch à 6 000 tr/min, il propulse l'ensemble qui ne pèse que 672 kg à sec (580 kg en version F2!) à plus de 200 km/h, avec une facilité déconcertante... La *Monofaro* ne sera produite qu'à 14 exemplaires, dont seulement 8 survivants ont été recensés. Elle est aujourd'hui l'une des Maserati les plus prisées, de par sa rareté, ses performances, son positionnement dans l'histoire de la marque (dernière voiture développée par les frères Maserati avant le contrôle de la famille Orsi, et jalon essentiel dans la genèse des 6-cylindres de course – A6GCS/53, A6G/54, 300S notamment – et de route - 3500 GT) et sa polyvalence à nulle autre pareil. De par son très riche palmarès, l'A6 GCS 2000 est en effet éligible aux plus grandes épreuves historiques, dont les Mille Miglia et Goodwood ou Monaco, où elle peut courir en catégorie monoplace et en sport, comme à l'époque... >



In 1945, at the end of the Second World War, Maserati was in a position to produce and sell the sublime A6-1500, a small sports car developed from the legendary, high-performance 6CM Grand Prix car, which had already shone in the second half of the 1930s. With its very elegant *Extra Lusso* coupé and spyder bodywork (only 2 examples) designed by Pinin Farina, it enabled the 'other Modena manufacturer' to establish itself among the leading Italian factories, and foreshadowed the first competition car from the Trident brand. The A6 GCS (CS designating a dual-purpose *Corsa* and Sport car), refined in 1947, nevertheless differed markedly in terms of a new tubular chassis, improved suspension, new bodywork and a revised engine. For the bodywork, the talented and efficient Medardo Fantuzzi was chosen, who designed a superb two-seater *siluro* body, basic but elegant, with separate wings, so that it could compete in F2 (without wings) and in Sport (with wings), and whose single central headlamp integrated into the radiator grille would distinguish this first A6 GCS: *Monofaro*.

Under the bonnet, the particularly accessible powertrain differs from that of the previous A6 in that it has an increased displacement of 2 litres, dry sump lubrication and a set of 3 special Weber 36DO4 carburettors. Producing 130 hp at 6,000 rpm, it propelled the car, which weighed just 672 kg dry (580 kg in the F2 version!), to speeds of over 200 km/h with disconcerting ease... Only 14 examples of the Monofaro were produced, of which only 8 survived. Today, it is one of the most sought-after Maseratis, thanks to its rarity, its performance, its place in the history of the brand (the last car developed by the Maserati brothers before the Orsi family took control, and an essential milestone in the genesis of 6-cylinder racing cars - A6GCS/53, A6G/54, 300S in particular - and road cars - 3500 GT) and its unrivalled versatility. Thanks to its extensive track record, the 2000 A6 GCS is eligible to take part in the greatest historic events, including the Mille Miglia, Goodwood and Monaco, where it can compete in both single-seater and sports categories, just as it did back in the day... >

La voiture qui illustre ces pages et la septième A6 GCS produite, châssis #2007, officiellement renseignée dans les registres d'usine le 7 juin 1948 comme voiture usine, ce qui ne concerne que trois autres châssis (#2001, #2002 – né en coupé – et #2003 – détruit en période) sur les 14 exemplaires construits. Il est vraisemblable que la voiture ait servi pour quelques courses, des essais et du développement, avant d'être renuméroté #2010 à l'usine, et vendue à l'homme d'affaires italien Giuseppe Vianini le 4 avril 1949 (registres usine). 1949 est une année importante en sport automobile, puisque c'est l'année où Juan Perón, le dictateur argentin, missionne deux pilotes chevronnés, pour venir courir en Europe, et promouvoir leur pays. Pour l'occasion, cette *Equipo Argentina* bénéficie de Gordini et de Maserati... de location. Les noms de ces pilotes? Juan-Manuel Fangio et Benedicto Campos, des inconnus sur le Vieux Continent... Fangio va rapidement se faire un nom, en remportant les Grands Prix de F1 de San Remo, de Pau, de Perpignan, de Marseille, de Monza et d'Albi. Il court également en Sport et en F2, et prend ainsi le départ du X^e Grand Prix de Rome, couru sur le circuit éphémère des Thermes de Caracalla, le 2 juin au volant de la Maserati #2007/2010 confiée par Vianini, qui a également des affaires en Argentine et la double nationalité. Si l'équipage est contraint à l'abandon au 21^e tour, il est probable que la voiture qui illustre ces pages ait à nouveau été engagée le 26 juin au Grand Prix de F2 de Monza (4 A6 GCS au départ) et le 10 juillet au 9^e Circuit *del Garda* (3 A6 GCS au départ) et également dans les Grand Prix de F2 Italiens de la saison 1950.

À la fin de la saison1950, Vianini exporte l'A6 GCS #2007/2010 en Argentine où il la vend à Carlos Lostaló (fig. 3 et 4), un pilote confirmé de la région de Buenos Aires, que l'on retrouve dès le 17 décembre 1950 engagé en course au circuit Parque Sarmiento de Cordoba, où il termine 4^e. Pays à la culture automobile très riche, l'Argentine récupérera un très grand nombre de voitures de courses européennes, neuves ou d'occasion, et notre Maserati, remotorisée mi 1953 avec un V8 Ford suite à la casse de son moteur, continuera à écumer les circuits locaux jusqu'en 1959 , se battant avec succès contre, pêle-mêle, des Alfa Romeo 8C, des Delahaye 135 S, des Ferrari 166, 212, 225, 375 ou 625, des Cisitalia 202, des BMW 328, des Jaguar XK 120, des Gordini T15, des Allard J2, des Porsche 550 ou des Bugatti 35 et 51 (fig. 5) ! Elle participera ainsi aux renommées 1000 km de Buenos Aires (fig. 6, abandon), avec Carlos Guimarey et *Carming*, alias Eduardo « Buby » Salzman, une épreuve comptant pour le Championnat du Monde Sport cette année-là ! Cette voiture bénéficie d'un historique limpide et est listée dans tous les ouvrages de référence et connue des plus grands spécialistes de la marque.

L'historien Pierre Abeillon confirmait déjà en 2001 : « Il est écrit dans tous les livres sérieux sur la marque Maserati (le Crump anglais, p. 113, de la 3^e édition, et le Orsini-Zagari italien, p. 430) que la Maserati A6 GCS #2007, sortie neuve pour la saison 1948 à l'usage de l'écurie officielle, a été vendue renumérotée 2010 en 1949 à l'italien Vianini (il s'agit donc d'une seule et même voiture). »



The car that illustrates these pages is the seventh A6 GCS produced, chassis #2007, officially entered in the factory registers on 7 June 1948 as a factory car, which only concerns three other chassis (#2001, #2002 - born as a coupé - and #2003 - destroyed in period) out of the 14 built. It is likely that the car was used for some racing, testing and development, before being renumbered #2010 at the factory, and sold to Italian businessman Giuseppe Vianini on 4 April 1949 (factory registers). 1949 was an important year in motor sport, as it was the year in which Juan Perón, the Argentine dictator, commissioned two experienced drivers to come and race in Europe to promote their country. For the occasion, this Equipo Argentina was given Gordinis and Maseratis... for hire. The names of these drivers? Juan-Manuel Fangio and Benedicto Campos, unknowns on the Old Continent... Fangio quickly made a name for himself, winning the F1 Grands Prix at San Remo, Pau, Perpignan, Marseille, Monza and Albi. He also raced in Sport and F2, and took the start of the Xth Grand Prix of Rome, run on the temporary circuit of the Baths of Caracalla, on 2 June at the wheel of the Maserati #2007/2010 entrusted to Vianini, who also had business in Argentina and dual nationality. Although the crew was forced to retire on lap 21, it is likely that the car that illustrates these pages was again entered on 26 June at the Monza F2 Grand Prix (4 A6 GCS on the grid) and on 10 July at the 9th Circuit del Garda (3 A6 GCS on the grid) and also in the Italian F2 Grand Prix of the 1950 season.

At the end of the 1950 season, Vianini exported the A6 GCS #2007/2010 to Argentina, where he sold it to Carlos Lostaló, an experienced driver from the Buenos Aires region, who raced it on 17 December 1950 at the Parque Sarmiento circuit in Cordoba, where he finished 4th. A country with a rich motoring culture, Argentina recovered a large number of European racing cars, both new and second-hand, and our Maserati, re-engined in mid-1953 with a Ford V8 following the breakage of its engine, continued to scour the local circuits until 1959, successfully battling against, in no particular order, Alfa Romeo 8Cs, Delahaye 135 Ss, Ferrari 166s, 212s, 225s, 375s and 625s, Cisitalia 202s, BMW 328s, Jaguar XK 120s, Gordini T15s, Allard J2s, Porsche 550s and Bugatti 35s and 51s! She took part in the famous 1000 km of Buenos Aires (fig. 6, DNF), with Carlos Guimarey and Carming, alias Eduardo 'Buby' Salzman, an event counting towards the World Sport Championship that year! This car has a crystal-clear history and is listed in all the reference books and known to the greatest marque specialists.

Historian Pierre Abeillon confirmed this back in 2001: 'It is written in all the serious books on the Maserati marque (the English Crump, p. 113, of the 3rd edition, and the Italian Orsini-Zagari, p. 430) that the Maserati A6 GCS #2007, which was produced new for the 1948 season for use by the official team, was sold renumbered 2010 in 1949 to the Italian Vianini (it is therefore one and the same car). It was loaned to Fangio for an F2 race in Rome in June 1949 and sold to Lostalo in Argentina in 1950". >

« La plus authentique des Maserati A6 GCS Monofaro, jamais vue sur le marché, et pilotée en période par Juan-Manuel Fangio ; parfaite pour Monaco historique »

“The most authentic Maserati A6 GCS Monofaro ever seen on the market, and driven period by Juan-Manuel Fangio; a perfect car to race historic grand prix of Monaco”

Elle a bien été prêtée à Fangio pour une course de F2 à Rome en juin 1949 et vendue à Lostalo en Argentine en 1950. » Des propos confirmés et complétés par l'historien argentin Cristiàn Bertschi, notamment auteur du livre de référence *Club Automoviles Sport, story of passion and racing in Argentina* avec Estanislao Iacona: « Le 14 février 2017, j'ai été invité par [Monsieur T.] dans son garage pour examiner sa Maserati A6 GCS #2007/2010. J'ai trouvé exactement ce que j'attendais. La voiture semble très honnête et originale, à l'exception de la carrosserie. Le châssis montre des signes d'utilisation intensive à l'époque. Le moteur d'origine (#2010) a été cassé en 1953; les restes de ce moteur ont servi à construire une réplique faite par Pur Sang en Argentine et exportée il y a quelques années. Le moteur qui équipe aujourd'hui #2007/2010 est un moteur de rechange qui a été envoyé au Brésil pour l'une des deux voitures achetées en période par l'*Autoclub do Brazil*, châssis #2012 et #2019. Le châssis est estampillé #2010 sur les jambes de force de la suspension avant droite. Le numéro a l'air vieux, abîmé et beau. De mémoire, et je peux me tromper, je pense que nous avons discuté de quelques modifications à l'avant du châssis, mais je ne me souviens pas de quoi il s'agissait. Je n'ai pas comparé le châssis à d'autres A6 GCS en profondeur. La carrosserie n'est pas celle d'origine, et fut refaite lors de sa restauration par les frères Dellepiane. Je peux dire que j'aime beaucoup cette voiture en raison de sa rareté, de sa patine et de son histoire ! Je n'ai jamais pris le temps de faire des recherches sur sa période usine, mais il semblerait que ce soit la voiture conduite par Fangio à Caracalla. » Un autre expert Maserati incontournable, Richard Crump, écrivait à Monsieur T. à la fin de l'année 1986: « La dernière fois que j'ai vu la voiture, elle était

en état de marche et semblait complète dans sa configuration d'origine. Vous noterez que ces Maserati à ailes moto n'ont pas un taux de survie élevé, mais il est certain que la #2007 était une voiture de compétition d'origine et devrait être considérée comme un monument dans l'histoire de la marque. » On pourrait encore ajouter que la voiture possède encore son volant Maserati 4-branches, une particularité unique, puisque les autres *Monofaro* disposent d'un volant 3-branches. Il est à noter que le moteur actuel, tel qu'il est décrit par Cristiàn Bertschi, et qui est aujourd'hui en configuration carter humide, fut retrouvé par le célèbre Colin Crabbe à Sao Paulo.

À la fin des années 1970, c'est l'un de ses anciens pilotes argentins, le très européen Eduardo « Buby » Salzman qui en fait l'acquisition auprès des frères Dellepiane, qui l'ont faite restaurée et recarrossée (sur l'ossature d'origine) après l'avoir achetée à Rodolfo Iriarte. Après quelques courses en Argentine, il l'engage aux Mille Miglia historiques, en 1986, et la cède quelques jours après à Monsieur T. Elle retrouve Juan-Manuel Fangio à l'occasion de la rétrospective du Grand Prix de Bordeaux en 1987, avant d'entamer une vie paisible dans le garage de Monsieur T., qui décide de s'en séparer après des années de sommeil. Monument de l'histoire du sport automobile argentin de par sa longévité, son palmarès, sa place dans le parcours de Fangio, et sa « descendance » (elle a donné naissance à toute une série de *Sport National* à la carrosserie inspirée des *Monofaro*), cette A6 GCS 2000 peut également se prévaloir d'une authenticité indiscutable et d'une histoire continue parfaitement documentée, qui la rend hautement éligible pour les plus grands événements internationaux, dont les Mille Miglia, Goodwood et le Grand Prix de Monaco Historique.

These comments are confirmed and supplemented by Argentine historian Cristiàn Bertschi, author of the reference book *Club Automoviles Sport, story of passion and racing in Argentina* with Estanislao Iacona: 'On 14 February 2017, I was invited by [Mr T.] to his garage to examine his Maserati A6 GCS #2007/2010. I found it to be exactly what I expected. The car looks very honest and original, with the exception of the bodywork. The chassis shows signs of heavy use at the time. The original engine (#2010) was broken in 1953; the remains of this engine, were used to build a replica made by Pur Sang in Argentina and exported a few years ago. The engine that powers today's #2007/2010 is a spare engine that was sent to Brazil for one of the two cars bought in the period by the Autoclub do Brazil, chassis #2012 and #2019. The chassis is stamped #2010 on the front right suspension struts. The number looks old, damaged and beautiful. From memory, and I could be wrong, I think we discussed some modifications to the front of the chassis, but I can't remember what they were. I didn't compare the chassis to other A6 GCSs in any depth. The body is not the original one, and was redone during the restoration by the Dellepiane brothers. I can say that I really like this car because of its rarity, its patina and its history! I've never taken the time to research its factory period, but it seems to be the car that Fangio drove at Caracalla'.

Another leading Maserati expert, Richard Crump, wrote to Mr T. at the end of 1986: "When I last saw the car, it was in running condition and appeared to be complete in its original features.

You will appreciate that these early cycle wings Maseratis have not a high survival rate, but certainly #2007 was an original works competition car and should be considered a rare example of the marque." We could also add that the car still has its Maserati 4-spoke steering wheel, a unique feature, as the other Monofaros have a 3-spoke steering wheel. It should be noted that the current engine, as described by Cristiàn Bertschi, and which is today in wet sump configuration, was found by the famous Colin Crabbe in Sao Paulo.

At the end of the 1970s, one of its former Argentine drivers, the very European Eduardo 'Buby' Salzman, acquired it from the Dellepiane brothers, who had restored and rebodied it (on original tubular frame) after buying it from Rodolfo Iriarte. After a few races in Argentina, he entered it in the historic Mille Miglia in 1986, and sold it a few days later to Mr T. It was reunited with Juan-Manuel Fangio for the Bordeaux Grand Prix retrospective in 1987, before beginning a quiet life in Mr T's garage (interspersed with static, one-off exhibitions). A monument to the history of Argentinian motor sport by virtue of its longevity, its record of achievements, its place in Fangio's career, and its 'descendants' (it gave birth to a whole series of Sport Nationals with bodywork inspired by the Monofaro), this A6 GCS 2000 can also boast indisputable authenticity and a perfectly documented ongoing history, making it highly eligible for the biggest international events as the Mille Miglia, Goodwood and the historic grand prix of Monaco.

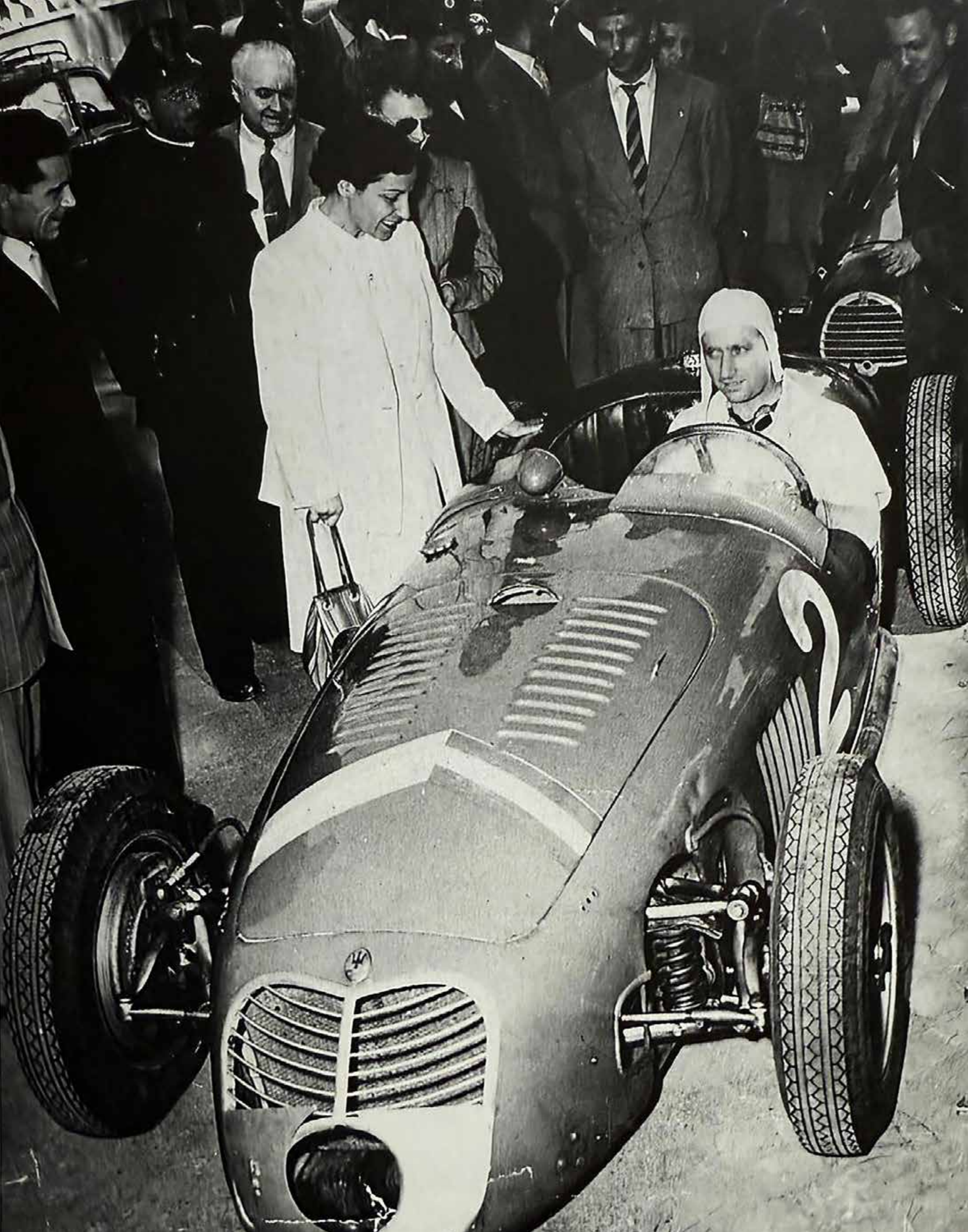




Palmarès certifié

Track record

				
2 juin 1949	X ^e Grand Prix de Rome	Circuit des Thermes de Caracalla	#2 Juan-Manuel Fangio	DNF
17 décembre 1950	Circuito Parque Sarmiento 1950	Córdoba	#4 Carlos Lostaló	Pos. OA 5
22 avril 1951	Premio María Eva Duarte de Perón 1951	Autódromo Eva Perón, Mar del Plata, Buenos Aires	#4 Carlos Lostaló	Pos. OA 5
08 juillet 1951	Autódromo de Mar del Plata	Autódromo Eva Perón, Mar del Plata, Buenos Aires	#2 Carlos Lostaló	Pos. OA 2
23 septembre 1951	Premio Gobernador Brisoli	Circuito Parque General San Martín, Mendoza	#2 Carlos Lostaló	Pos. OA 3
22 novembre 1951	Links	La Plata, Buenos Aires	Carlos Lostaló	Pos. OA 8
9 mars 1952	Premio Presidente de la Nación Juan Domingo Perón 1952	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#2 Carlos Lostaló	Pos. OA 7
15 mars 1952	Premio Eva Perón	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#2 Carlos Lostaló	DNF
13 septembre 1952	Premio Eva Perón	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#4 Carlos Lostaló	DNF
19 octobre 1952	Premio de la Lealtad, Eva Perón	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#4 Carlos Lostaló	Pos. OA 4
1 ^{er} février 1953	Gran Premio Ciudad de Buenos Aires	Autódromo de Buenos Aires	#24 Roberto Calise	Pos. OA 11
22 février 1953	Premio Municipalidad de General Pueyrredon	Mar del Plata	#24 Roberto Calise	Pos. OA 12
21 juin 1953	Premio Gobernador Evans 1953	Autódromo Presidente Perón, Mendoza	#24 Carlos Najurieta (Moteur Ford)	Pos. OA 12
8 août 1953	II Premio Eva Perón 1953	Autódromo de Buenos Aires	#24 Carlos Najurieta	Pos. OA 10
20 décembre 1953	--	Mar del Plata 1953	#24 Carlos Najurieta	DNF
4 juillet 1954	II Premio Invierno	Autódromo de Buenos Aires	#21 Carlos Najurieta	Pos. OA 2
11 juillet 1954	Gran Premio Internacional Independencia 1954	Autódromo de Buenos Aires	#21 Carlos Najurieta	Pos. OA 2
31 octobre 1954	Premio Primavera 1954	Autódromo de Buenos Aires	#21 Carlos Najurieta	Pos. OA 2
23 janvier 1955	1000 km de la Ciudad de Buenos Aires	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#100 Carlos Guimarey / <i>Carning</i> Eduardo « Buby » Salzman	DNF
3 avril 1955	Parque Independencia 1955	--	#12 Guillermo Gainza Paz	Pos. OA 3
10 juillet 1955	Gran Premio Internacional Independencia 1955	Autódromo de Buenos Aires	#37 Guillermo Gainza Paz	DNF
14 août 1955	Circuito del Bosque	La Plata, Buenos Aires	#37 Guillermo Gainza Paz	Pos. OA 6
29 janvier 1956	1000 km. de la Ciudad de Buenos Aires	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#47 Gastón Perkins / Rodolfo de Álzaga	DNS
29 juillet 1956	IV Premio Invierno	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#20 Rodolfo de Álzaga	DNF
12 octobre 1956	Premio Primavera	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#4 Carlos Najurieta	DNF
30 juin 1957	V Premio Invierno	Autódromo de Buenos Aires	#15 Rodolfo de Álzaga	DNF
17 août 1958	VI Premio Invierno	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#11 Carlos Najurieta	Pos. OA 13
Mai 1986	Mille Miglia 1986	Brescia – Roma – Brescia	#103 Eduardo « Buby » Salzman / Germán Sopeña	--





52

52

**Un Jéroboam
Château Sainte Marguerite rosé**

Cuvée Fantastique
Millésime 2023
3L

100 - 200 €

53

**CHANEL
Vintage**

Petit sac en cuir matelassé noir
et garniture en métal doré.
Anse chaîne en métal doré entrelacée
de cuir noir.
Poche plaquée au dos et ouverture
siglée sur rabat.
Intérieur en cuir bordeaux comprenant
deux poches plaquées dont une zippée.
Dustabg.

Dim. 17 x 15 x 6 cm env.
(État d'usage)

A black leather vintage bag by Chanel

1 500 - 2 000 €



55

**PACO RABANE
Sac « pastilles »**

En métal argenté.
Double anse en métal.
Vers 1980.

Dim. 24 x 17 x 3 cm env.
(Bon état)

*A silver-plated metal plates bag
by Paco Rabane*

700 - 1 000 €



détail



53

54

**HERMÈS
Bolide, 1999**

Sac en cuir grainé noir avec garniture
en métal argenté et double poignée en cuir.
Fermeture zippée.
Intérieur en cuir noir et tissu beige.
Dustabg.

Dim. 45 x 35 x 23 cm env.
(Bon état)

*A black clemence leather "Bolide" bag
by Hermès*

4 000 - 5 000 €



54

56

**HERMÈS
Constance**

Sac en cuir box noir et garniture en métal
doré. Anse en cuir permettant un porté main
ou épaule et poche plaquée au dos du sac.
Fermeture siglée par rabat.
Intérieur en cuir noir comprenant deux poches
plaquées dont une zippée.
Dustbag.

Dim. 23 x 18 x 6 cm env.
(Bon état)

*A black box leather "Constance" bag
by Hermès*

4 500 - 5 500 €



Costa

Né en 1970 à Sarlat-la-Canéda, Fernando Costa est un sculpteur-soudeur français autodidacte. Actif depuis 1998, son œuvre est reconnaissable grâce à l'utilisation, comme matière première, d'anciens panneaux signalétiques, plaques de rues ou autres supports en ferraille qu'il recycle en œuvre d'art. Il les découpe, les taille et les assemble à nouveau en les soudant sur des plaques de fer. Depuis 1998, il les collecte à travers la France et même plus loin. Il découpe, taille, ponce pour recomposer des images en soudant les morceaux sur de grandes plaques de métal créant ainsi des tableaux stupéfiants d'originalité. L'œuvre de Costa a cela de magique qu'elle est joyeuse et unique. Il a fallu du temps et de la persévérance pour faire connaître son travail mais il est désormais un des artistes les plus cotés de sa génération et expose dans le monde entier : Paris, Genève, Londres, Bruxelles... Et même New-York et Pékin. En 2013 il fut le 18^e artiste au monde choisi pour créer « l'Art Car » des 24 Heures du Mans, récemment vendue par Aguttes. Une consécration pour lui, après Calder, Warhol, César, Arman et Jeff Koons...

Born in 1970 in Sarlat-la-Canéda, Fernando Costa is a self-taught French sculptor-welder. Active since 1998, his work is recognizable for its use of old street signs, street plaques, and other scrap metal materials, which he recycles into works of art. He cuts, shapes, and reassembles them by welding them onto iron plates. Since 1998, he has been collecting these materials throughout France and even beyond. He cuts, shapes, and sands them to recompose images by welding the pieces onto large metal plates, creating stunningly original artworks. Costa's work has a magical quality in that it is joyful and unique. It took time and perseverance to make his work known, but he is now one of the most sought-after artists of his generation, exhibiting worldwide: Paris, Geneva, London, Brussels... and even New York and Beijing. In 2013, he became the 18th artist in the world chosen to create the "Art Car" for the 24 Hours of Le Mans, which was recently sold by Aguttes. This was a major recognition for him, following in the footsteps of Calder, Warhol, César, Arman, and Jeff Koons...



57

57

COSTA (né en 1970)
Le cœur, 2018

70 x 70 cm
27 35/64 x 27 35/64 in.

5 000 - 8 000 €



58

58

OMEGA
Speedmaster

Réf. 176.0012
N° 1639190414
Vers 1975
Chronographe bracelet en acier
Boîtier : tonneau, fond fermeture à vis, signé
Cadran : noir avec trois compteurs pour l'indication des heures, minutes et des secondes, date et jours de la semaine à guichet, minuterie chemin de fer et graduation tachymètre, signé
Mouvement : automatique, cal. 1045, signé
Bracelet / Fermoir : bracelet en acier avec fermoir déployant signé
Dim. 41 x 45 mm
Tour de poignet 18 cm
A stainless steel automatic chronograph by Omega

800 - 1 500 €



détail



59

ROLEX Daytona

Réf. 116520
N° 547K1678

Chronographe bracelet en acier

Boîtier : rond, couronne, poussoirs et fond vissés, lunette tachymètre, signé

Cadran : noir avec index bâtons et aiguilles luminescentes, trois compteurs pour l'indication des heures, minutes et des secondes, minuterie chemin de fer avec graduation 1/5° de seconde, signé

Mouvement : automatique, certifié chronomètre, signé

Bracelet / Fermeoir : Oyster en acier avec fermoir déployant signé

Diam. 40 mm
Tour de poignet. 18 cm

Avec : écrin et sur boîte, carte de garantie de service avec code bar, encore sous garantie valable jusqu'au 07/2027

A stainless steel self winding chronograph with presentation box and service card (until 07/2027)

20 000 - 30 000 €



détail

60

Châssis n° P/1000-W
Titre de circulation anglais
UK registration title

900 000 - 1 200 000 €

Ford GT 40 P/1000-W FIA
1965





1965 – FORD GT 40 P/1000-W FIA

Lot 60

Au début des années 1960, Henry Ford II, patron de la Ford Motor Company, souhaite aligner une Ford au Mans, notamment pour battre Ferrari qui a la mainmise sur l'épreuve. C'est Eric Broadley qui est retenu pour concevoir la voiture, à partir de sa Lola GT Mk6, déjà motorisée par un V8 Ford. C'est ensuite grâce au travail de développement et de mise au point de l'équipe de l'inénarrable pilote-constructeur texan Carroll Shelby, que celle qui s'appelle désormais Ford GT 40, deviendra l'une des voitures de course les plus performantes et mythiques des années 1960, notamment grâce au triplé lors du Mans 1966.

Le châssis P/1000 est le tout premier châssis GT 40 Mk1 construit. Initialement, il servait à l'ajustage des panneaux de carrosserie (sous-traités chez Abbey Panels) des premières GT 40, avant qu'ils ne soient livrés chez Ford Advanced Vehicles (FVA), à Slough, en Angleterre. P/1000 sera finalement complétée lors >

« L'une des GT40
les plus performantes
sur le marché,
prête à rouler...
et gagner ! »



In the early 1960s, Henry Ford II, the head of the Ford Motor Company, wanted to field a Ford at Le Mans, especially to beat Ferrari, which had a stronghold on the race. Eric Broadley was selected to design the car, based on his Lola GT Mk6, which was already powered by a Ford V8 engine. It was through the development and fine-tuning work of the legendary Texan driver-builder Carroll Shelby's team that what would become known as the Ford GT40 would become one of the most iconic and high-performing race cars of the 1960s, particularly with the triple victory at Le Mans in 1966.

Chassis P/1000 is the very first GT40 Mk1 chassis ever built. Initially, it was used for adjusting the body panels (outsourced to Abbey Panels) of the early GT40s before being delivered to Ford Advanced Vehicles (FVA) in Slough, England. P/1000 was finally completed during the winter of 1965-1966, using parts

recovered from the wreckage of P/1006, which was destroyed during a test session at Monza. Painted white with dark green stripes, it was then allocated to the Canadian team Comstock Racing for the 1966 season, along with P/1037. Both cars were entered in the 12 Hours of Sebring, where P/1000, qualifying in 16th place, crashed, resulting in the tragic death of its driver, the talented Bob McLean, who was the Canadian champion in 1965. >

“One of the most
high-performance GT40s
on the market, ready
to drive... and win!”



de l'hiver 1965 - 1966, avec des pièces récupérées sur l'épave de P/1006, détruite lors d'une séance d'essais à Monza. Peinte en blanc avec des bandes vert foncé, elle est ensuite allouée à l'écurie canadienne Comstock Racing pour la saison 1966, avec P/1037. Les deux voitures sont engagées au 12 Heures de Sebring, épreuve durant laquelle P/1000, qualifiée en 16^e position, est crashée, entraînant la mort de son pilote, le talentueux Bob McLean, qui fut notamment champion du Canada en 1965. Si l'histoire des restes de la voitures sont incertains (il se pourrait qu'ils aient été brûlés ou enterrés), il faut attendre le début des années 1980 pour retrouver P/1000.

C'est en effet à cette époque-là que l'une des figures les plus importantes de FVA, l'ingénieur Bryan Wingfield (également connu pour ses copies de Jaguar Type C, Type D ou XJ 13), décide de faire renaître P/1000 de ses cendres, à partir d'un

châssis de réserve neuf d'époque, issu de FVA, et racheté à John Wyr et John Willment. « Lors de la reconstruction/restauration de P/1000 effectuée par mes soins, je confirme que les trains roulants et la direction sont d'origine, que le moteur et la boîte de vitesses sont datés de 1966, et que seuls le châssis et quelques éléments de carrosserie sont neufs », écrivait Bryan Wingfield dans une attestation en juillet 1984 (copie jointe au dossier), pour permettre d'immatriculer P/1000-W (pour Wingfield). La voiture changea plusieurs fois de mains jusqu'à être à nouveau achetée par Bryan Wingfield en 1996. Il remit la voiture en configuration Sebring 1966, avant de la vendre au célèbre gentleman driver, bien connu sur la scène de la course historique, Grant Tromans. C'est ce dernier qui fera préparer la voiture en configuration FIA par Paul Lanzante Limited, toujours sous la supervision de Wingfield. La voiture dispose toujours de son PTH à jour, valable jusqu'à la fin de l'année 2026. >

While the fate of the car's remains is uncertain (they may have been burned or buried), P/1000 was rediscovered in the early 1980s.

It was during this time that one of the most important figures at FVA, engineer Bryan Wingfield (also known for his replicas of Jaguar Type C, Type D, or XJ 13), decided to resurrect P/1000 from its ashes, using a new period reserve chassis from FVA, which was bought from John Wyr and John Willment. "During the reconstruction/restoration of P/1000 carried out by myself, I confirm that the running gear and steering are original, the engine and gearbox are dated from 1966, and that only the chassis and some body parts are new," wrote Bryan Wingfield in a certificate in July 1984 (a copy of which is attached to the file), to allow P/1000-W (for Wingfield) to be registered. The car changed hands several times before being purchased again by Bryan Wingfield in 1996. He returned the car to its Sebring 1966 configuration, before selling it to the famous gentleman driver, well-known in the historic racing scene, Grant Tromans. It was Tromans who had the car prepared to FIA specification by Paul Lanzante Limited,

still under the supervision of Wingfield. The car still has its valid PTH (Technical Homologation) until the end of 2026.

Since then, P/1000-W has continued to race, maintained and assisted by the highly reputed English preparer, Raceworks Motorsport. No less than two former F1 drivers have since taken the wheel: Paolo Barilla and Gerhard Berger. Among its most notable results, there was a pole position at the 6 Hours of Spa in 2016, a 3rd place in 2018, a victory in the 3rd race of Plateau 4 at Le Mans Classic 2018, and a stage victory at the 2023 Tour Auto...

Beyond its mythical identity, P/1000-W is today one of the most high-performing GT40s in historic competition. Like in the past, it is a versatile car, perfect for events like the Tour Auto, Le Mans Classic, the 6 Hours of Spa, or the Peter Auto season, and even a contender for racing at Goodwood. To start the race, but also to win... To be continued! The car is sold with a significant spares package, including several sets of wheels, specific exhausts, a complete engine to be overhauled, a spotlight ramp, etc., all to be collected from the owner after the sale.





Depuis, P/1000-W n'a cessé de courir, entretenue et assistée par le très réputé préparateur anglais Raceworks Motorsport. Et pas moins de deux anciens pilotes de F1 se sont succédé à son volant : Paolo Barilla et Gerhard Berger. Parmi ses résultats les plus notables, retenons une pole position au 6 Heures de Spa en 2016, une 3^e place en 2018, une victoire à la 3^e course du Plateau 4 au Mans Classic 2018 ou encore une victoire d'étape au Tour Auto 2023...

Au-delà de son identité mythique, P/1000-W est aujourd'hui l'une des GT 40 les plus performantes en compétition historique.

Comme à l'époque, c'est une voiture polyvalente, idéale pour prendre le départ du Tour Auto comme du Mans Classic, des 6 Heures de Spa ou de la saison Peter Auto, et même prétendre à rouler à Goodwood. Prendre le départ, mais aussi gagner... À suivre ! La voiture est vendue avec un lot de bord conséquent, dont plusieurs jeux de roues, des échappements spécifiques, un moteur complet à réviser, une rampe de phare, etc., le tout à récupérer chez le propriétaire, à l'issue de la vente.





détail



 61

COSTA (né en 1970)
Ferrari 308, 2023

90 x 90 cm
35 27/64 x 35 27/64 in.

9 000 - 12 000 €

Ferrari 328 GTS Art Car Peter Klasen 1987

62

Châssis n° ZFFWA20B000063067
Carte grise française
Vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

120 000 - 150 000 €





1987 – FERRARI 328 GTS ART CAR PETER KLASEN

Lot 62

14 juin 1975, 16h. Le drapeau français est agité par Jean-Marie Balestre, alors directeur de la FFSA, donnant le départ de la plus mythique des épreuves d'endurance, les 24 Heures du Mans. Parmi les 55 voitures partantes, le public remarque une étonnante BMW 3.0 CSL, arborant une incroyable livrée. À son volant, le légendaire commissaire-priseur Hervé Poulain, *gentleman driver* à ses heures, qui a demandé l'artiste Alexander Calder, connu pour ses mobiles révolutionnaires, mis en mouvement au gré de l'air, de peindre sa monture. Même si l'aventure s'arrête au 7^e tour, le mouvement des Art Car est né...

Peter Klasen, né en 1935, est un artiste allemand associé au mouvement de la Nouvelle Figuration et de la Figuration Narrative. Son œuvre se distingue par une critique visuelle de la société industrielle, utilisant des éléments tirés de la publicité,

de la signalisation industrielle, et des images médicales pour explorer les thèmes de l'aliénation et de l'isolement humain. Klasen, diplômé de la Haute École des Arts de Berlin, combine souvent photographie, peinture et objets trouvés dans des compositions complexes qui interrogent la relation entre technologie et humanité. Son travail provoque une réflexion sur les impacts de la modernité sur l'individu, le rendant une voix importante dans l'art contemporain européen. Il compose essentiellement des tableaux mêlant la représentation d'objets industriels à des détails de corps féminins.

Depuis la fin des années 1990, Peter Klasen a réalisé une poignée d'Art Car, parmi lesquelles deux Porsche de course (une GT2 de 1998 et une 911 de 1965), deux Ferrari et... une Tesla S. Cette Ferrari 328 GTS a été commandée vers 2010 par un galeriste français amoureux du Mécenat Art. >



« Une Ferrari peinte par une figure majeure de l'Art contemporain »

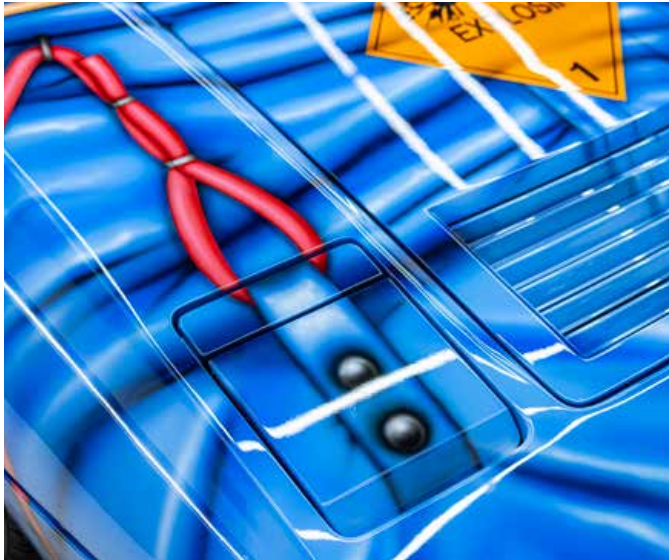
“A Ferrari painted by a major figure in contemporary art”

14 June 1975, 4pm. The French flag was waved by Jean-Marie Balestre, then director of the FFSA, giving the start to the most legendary of endurance races, the 24 Heures du Mans. Among the 55 cars taking part, the public noticed an astonishing BMW 3.0 CSL, sporting an incredible livery. Behind the wheel was legendary auctioneer Hervé Poulain, a gentleman driver in his own right, who had commissioned the artist Alexander Calder, renowned for his revolutionary mobiles set in motion by the air, to paint his mount. Although the adventure ended on the 7th lap, the Art Car movement was born...

Peter Klasen, born in 1935, is a German artist associated with the New Figuration and Narrative Figuration movements. His work is characterised by a visual critique of industrial society, using elements drawn from advertising, industrial signage and

medical images to explore themes of alienation and human isolation. Klasen, a graduate of the Berlin University of the Arts, often combines photography, painting and found objects in complex compositions that question the relationship between technology and humanity. His work provokes reflection on the impact of modernity on the individual, making him an important voice in European contemporary art. He mainly composes paintings that combine representations of industrial objects with details of the female body.

Since the late 1990s, Peter Klasen has produced a handful of art cars, including two racing Porsches (a 1998 GT2 and a 1965 911), two Ferraris and... a Tesla S. This Ferrari 328 GTS was commissioned around 2010 by a French gallery owner with a passion for Mécenat Art. >



Livrée neuve en France en avril 1986 via Pozzi, cette désirable 328 GTS n'a connu que très peu de propriétaires, avant d'être acquise par une galerie afin de laisser libre cours à l'imagination et au génie de Peter Klasen. Totalisant un peu moins de 120 000 km (compteur changé à 85 000 km, facture au dossier), cette Ferrari a bénéficié d'un entretien suivi (carnet présent), dont une importante révision avec changement des courroies de distribution en 2021, par le garage Paris Londres Automobiles à Gentilly. Non utilisée depuis, elle nécessitera une remise en route et les révisions d'usage avant de reprendre la route.

Mondialement connue et reconnue, cette 328 GTS, que Peter Klasen définit comme une « sculpture mobile, efficace et performante, avec laquelle les plus belles formes de l'esthétique

industrielle rejoignent celles de l'Art Contemporain », jamais vue sur le marché, attend désormais un nouvel amateur, esthète à la recherche de l'une des plus belles œuvres automobiles. Cette Art Car unique, qui fut exposée dans des musées, des galeries d'Art Contemporain, au Mans Classic ou à Chantilly Art & Elegance par Richard Mille est vendue avec sa lithographie dédiée encadrée, un livre sur l'exposition Mecanica à Paris en 2014, incluant son making of, ainsi qu'un livre sur son exposition au Musée Posco de Séoul, en Corée. Assurément un must dans une collection muséale ou privée...

Delivered new to France in April 1986 via Pozzi, this desirable 328 GTS had very few owners, before being acquired by a gallery to give free rein to the imagination and genius of Peter Klasen. With a total of just under 120,000 km (odometer changed at 85,000 km, invoice on file), this Ferrari has benefited from regular servicing (service book present), including a major overhaul with replacement of the timing belts in 2021, by the Paris Londres Automobiles garage in Gentilly. Not used since, it will need to be restarted and serviced before being driven again.

This world-famous 328 GTS, which Peter Klasen describes as a 'mobile, efficient, high-performance sculpture in which the most beautiful forms of industrial aesthetics meet those of contemporary art',

has never been seen on the market before, and is now waiting for a new enthusiast in search of one of the finest works of motoring. This unique Art Car, which has been exhibited in museums, contemporary art galleries, at Le Mans Classic and at Chantilly Art & Elegance by Richard Mille, is being sold with its framed autographed lithograph, a book on the Mecanica exhibition in Paris in 2014, including its making of, and a book on its exhibition at the Posco Museum in Seoul, Korea. Definitely a must-have for any museum or private collection...





intérieur

63

LOUIS VUITTON
Dessiné par Sharon Stone
pour Amfar, circa 2000

Édition limitée.
Malle de beauté en cuir naturel
et toile monogrammée.
Poignée en cuir et garniture en métal doré.
Ouverture par rabat avec serrure centrale.
Intérieur en cuir rouge comprenant divers
 tiroirs, sangles et compartiments.
Miroir et clés.

Dim. 49 x 41 x 27 cm
(Bon état)

*A monogram canvas vanity trunk
by Louis Vuitton, limited edition*

15 000 - 20 000 €

64

HERMÈS
Birkin, 2016

Sac en cuir togo bleu cobalt avec garniture
en métal argenté et double poignée en cuir.
Fermeture par rabat et lanières.
Intérieur en cuir bleu comprenant
une pochette plaquée et une pochette
plaquée zippée.
Cadenas, clés, dustbag, protection pluie
et boîte.

Dim. 25 x 21 x 13 cm env.
(Très bon état)

*A blue togo leather 25 cm "Birkin" bag
by Hermès*

19 000 - 25 000 €





65



66

65

PETER KLASSEN (né en 1935)
Pompe à essence 25, 2014

89 x 116 cm
35 1/32 x 45 21/32 in.

12 000 - 14 000 €

66

PETER KLASSEN (né en 1935)
Rail Road Crossing, 2014

97 x 130 cm
38 3/16 x 51 11/64 in.

14 000 - 18 000 €



CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE À DESTINATION DES ACHETEURS

La SAS AGUTTES (« **AGUTTES** ») est un opérateur de ventes volontaires aux enchères publiques, déclaré auprès du Conseil des maisons de vente et régi par les articles L.321-4 et suivants du Code de commerce. En cette qualité AGUTTES agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'adjudicataire. Les présentes Conditions Générales de Vente (« **CGV** ») régissent les rapports entre AGUTTES et les enchérisseurs pour les ventes aux enchères publiques et les ventes de gré à gré organisées par AGUTTES. En participant à une vente aux enchères organisée par AGUTTES, y compris par l'intermédiaire d'une plateforme en ligne, l'enchérisseur accepte d'être lié par les présentes CGV. En s'enregistrant pour participer aux enchères et/ou en enchérissant lors d'une vente, l'enchérisseur accepte d'être lié par les présentes CGV. Il lui est donc recommandé de les lire attentivement. Les CGV pourront être modifiées occasionnellement à la discrétion d'AGUTTES. Les CGV relatives à une certaine vente et contenues dans le catalogue de vente peuvent également être modifiées par écrit et/ou oral par AGUTTES préalablement à la vente. Ces modifications seront mentionnées au procès-verbal de la vente. En tant qu'opérateur de ventes volontaires, AGUTTES est assujetti aux obligations listées aux articles L.561-2 14° et suivants du Code Monétaire et Financier relatifs à la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme., qu'il est tenu de faire respecter.

I- LE BIEN MIS EN VENTE

MENTIONS PARTICULIÈRES DANS LE CATALOGUE

Les mentions particulières figurant dans le catalogue ont les significations suivantes :

- + Lots faisant partie d'une vente judiciaire à la suite d'une ordonnance du Tribunal Judiciaire assortis d'honoraires acheteurs à 14.40 %^{TTC} ;
- ° Lots dans lesquels AGUTTES ou un de ses partenaires a des intérêts financiers ;
- * Lots en importation temporaire : soumis à des frais de 5,5 %^{TTC} du prix d'adjudication pour les œuvres et objets d'art, de collection et d'antiquité (20 % pour les vins et spiritueux, les bijoux et les multiples), à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication. Ces frais peuvent être exonérés sur présentation de documents douaniers attestant que le lot a été réexporté hors Union Européenne dans les délais légaux et conformément aux nouvelles dispositions de la réforme de la TVA entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025;
- ▣ Biens vendus sous le régime général de la TVA (sur la totalité);
- # Lots visibles uniquement sur rendez-vous;
- ~ Lots fabriqués à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir ;
- = Lots dument identifiés et soumis à caution.

Description des lots : Les indications portées au catalogue réalisées par AGUTTES et son expert sont effectuées sur la base des éléments fournis et des connaissances existant le jour de la rédaction du catalogue. Seules les indications en langue française engagent AGUTTES, à l'exclusion des traductions qui sont libres. Elles peuvent faire l'objet de modifications ou de rectifications jusqu'au moment de la vente par écrit ou oral. Ces modifications seront consignées au procès-verbal de la vente, lequel aura force probante. Aucune autre garantie n'est apportée par AGUTTES, étant rappelé que seul le vendeur sera tenu à la garantie des vices cachés et à l'éventuelle garantie légale de conformité (exclue pour les biens d'occasion). Un certificat d'authenticité du lot ne sera disponible que si mentionné dans la description du lot. Les dimensions, poids et autres renseignements des lots sont donnés à titre indicatif avec une marge d'erreur raisonnable. Les conversions en unité impériale (inches) sont fournies à titre informatif et sont libres. Les restaurations effectuées à titre conservatoire, n'altérant pas le caractère original du lot, notamment en ce qui concerne l'ancienneté et le style, et n'apportant aucune modification au caractère propre du lot ne seront pas mentionnées dans le descriptif.

L'absence d'indication d'une restauration, d'un accident, d'un manque ou d'un incident dans le catalogue ou les rapports de condition, n'implique nullement que le lot soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement, la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts. Les déclarations, garanties ou promesses formulées par un représentant d'AGUTTES mais ne figurant pas dans le catalogue ne sauront en aucun cas constituer un fondement valable à engager la responsabilité d'AGUTTES.

État des lots : Les lots sont vendus dans l'état dans lequel ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections et leurs défauts. Les lots étant des biens d'occasion, aucune garantie ne peut être offerte par AGUTTES concernant leur état. Les références à l'état d'un lot dans un catalogue, une image, une description ou dans un rapport de condition (fourni à titre indicatif) ne pourront être considérées comme une description exhaustive de l'état dudit lot. Les descriptions, les rapports de condition, ainsi que les photographies des lots quant à leur état sont fournis uniquement à titre indicatif et ne peuvent en aucun cas remplacer l'examen personnel du lot par l'enchérisseur préalablement à la vente dans les conditions mentionnées ci-après. Les rapports de condition et les photos seront envoyés sur demande et à titre indicatif.

Exposition des lots : Les enchérisseurs potentiels sont expressément invités à examiner personnellement les lots et la documentation disponible avant la vente lors d'un rendez-vous privé ou de l'exposition publique préalable à la vente afin de vérifier l'état des lots. Il leur est conseillé de se faire accompagner par un expert du secteur concerné par la vente pour apprécier de manière détaillée l'état des biens.

Reproduction des lots : Tous les défauts et imperfections des lots ne sont pas visibles sur les photographies des lots reproduites dans les catalogues, en ligne ou sur tout support de communication. Les photographies peuvent ne pas donner une image entièrement fidèle de l'état réel d'un lot et peuvent différer de ce que percevra un observateur direct (taille, coloris, etc.).

Estimations : Les estimations des lots sont fondées sur l'état des connaissances techniques, la qualité du lot, sa provenance, son état et le cours du marché au jour de l'estimation. Elles sont fournies à titre purement indicatif et ne peuvent être considérées comme une garantie que le lot sera vendu au prix estimé. Les enchérisseurs sont informés que les estimations peuvent fluctuer en fonction des évolutions du marché et des caractéristiques particulières du lot.

Rapports de condition : Des rapports de condition, photos complémentaires et documents afférents aux lots sont disponibles sur demande jusqu'à 24 heures avant la vente. Ils doivent être consultés avant d'enchérir.

II- LA VENTE

INSCRIPTION À LA VENTE

Important : le mode normal et prioritaire pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente.

À titre de service complémentaire, AGUTTES offre aux acheteurs potentiels d'autres moyens d'enchérir, moyennant une inscription préalable au plus tard à 18 heures le dernier jour ouvré avant la vente :

- Par téléphone : Toute personne aura la possibilité de s'inscrire auprès de bid@aguttes.com pour porter ses enchères à voix haute par téléphone pendant la vente. L'ordre devra avoir été communiqué par écrit, à l'aide du formulaire dûment rempli, de coordonnées bancaires, d'une copie de la pièce d'identité de l'enchérisseur et de son Kbis. AGUTTES accepte gracieusement de recevoir les enchères par téléphone. L'enchérisseur potentiel devra avoir reçu un mail de confirmation préalable de la part d'AGUTTES pour être appelé. **- Sur ordre d'achat :** Toute personne aura la possibilité de transmettre des ordres d'achat à AGUTTES. L'ordre devra avoir été communiqué par écrit à l'aide du formulaire dûment rempli et de coordonnées bancaires, d'une copie de

sa pièce d'identité. AGUTTES accepte gracieusement de traiter ces ordres. En cas de demande par mail à bid@aguttes.com, l'enchérisseur devra avoir reçu un e-mail de confirmation de la part d'AGUTTES. Aucun ordre illimité ne sera retenu. Si AGUTTES reçoit plusieurs ordres d'achat pour des montants d'enchères identiques sur le même lot, l'ordre le plus ancien sera préféré. **- En ligne via les plateformes Live :** Toute personne aura la possibilité de s'inscrire auprès de diverses plateformes Live pour participer à distance, par voie électronique, aux ventes aux enchères. L'enchérisseur via le Live est informé que les frais facturés par ces plateformes seront à sa charge exclusive et s'additionneront à la commission d'achat. Les frais des plateformes sont habituellement les suivants* :

- 1,80%^{TTC} pour Drouot Digital,
- 3%^{TTC} pour Invaluable,
- 3%^{TTC} pour 51Bidlive,
- 3,60%^{TTC} pour Interenchères sur tous les lots (à l'exception des automobiles, facturés 48€^{TTC} par véhicule).

Procédure d'identification des enchérisseurs : Au regard de ses obligations en matière de lutte contre le blanchiment des capitaux et le financement du terrorisme (LCB-FT), les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'AGUTTES afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. AGUTTES se réserve le droit de demander, à son entière discrétion, à tout enchérisseur potentiel :

- personne physique, de justifier de son identité et personne morale, de fournir un extrait Kbis de moins de 3 mois (étant précisé que seul le représentant légal de la société ou toute personne dûment habilitée pourra enchérir),
- et, en tout état de cause, d'effectuer un dépôt et communiquer ses références bancaires ainsi que l'origine des fonds reçus au regard des obligations en matière de lutte contre le blanchiment des capitaux et le financement du terrorisme (LCB-FT).

Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse du donneur d'ordre et aucune modification postérieure ne pourra être faite après l'adjudication. L'enchérisseur est réputé agir en son nom propre et s'engage à régler personnellement et immédiatement le lot. Il sera seul responsable de l'enchère portée sauf information préalable de sa qualité de mandataire dans les conditions indiquées ci-après. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. En cas de manquements aux procédures d'identification et aux obligations de LCB-FT, AGUTTES se réserve la possibilité d'interdire à l'enchérisseur de porter les enchères, d'annuler ou de résilier la vente du lot.

Caution : Pour certains ventes ou lots dûment identifiés, AGUTTES se réserve le droit de demander aux potentiels enchérisseurs de verser avant la vente une caution d'un montant déterminé, ainsi que toutes autres garanties et / ou références bancaires jugées nécessaires. Il est demandé aux enchérisseurs de contacter AGUTTES au plus tard trois jours ouvrés avant la vente afin de procéder à la vérification des garanties données. Les dépôts de garantie sont à effectuer en euros par virement ou carte bancaire sur : <https://www.aguttes.com/depot-caution>. Dans le cas où l'enchérisseur ne serait pas adjudicataire lors de la vente, AGUTTES procèdera au remboursement de la caution perçue dans un délai de 5 jours ouvrables après la vente, sans intérêts sous réserve de tout droit de compensation. L'enchérisseur reconnaît et accepte que seront à sa charge exclusive les éventuelles pertes engendrées par les variations des taux de change ou les frais bancaires liés à ce transfert.

Mandat par un tiers : Tout enchérisseur est censé enchérir pour son propre compte et est tenu pour seul responsable de l'enchère. L'enchérisseur disposant d'un mandat devra informer AGUTTES de l'existence de celui-ci lors de la procédure d'identification et d'enregistrement et produire une copie du mandat et tous autres documents sollicités par AGUTTES. Dans un tel cas, l'enchérisseur et le mandat seront solidairement responsables.

Direction de la vente : Le commissaire-priseur dirige la vente en veillant à la liberté et à l'égalité entre les enchérisseurs, tout en respectant les usages établis par la profession. Le commissaire-priseur assure la police de la vente et se réserve le droit d'interdire l'accès à la salle de vente à tout enchérisseur potentiel pour justes motifs. Il se réserve le droit de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer, retirer, réunir ou séparer tout lot de la vente.

Adjudication : Le plus offrant et le dernier enchérisseur sera l'adjudicataire, tous moyens admis confondus (ordre, internet, téléphone, sur place, etc.). L'adjudication se matérialise par le prononcé du mot « Adjugé » lequel forme le contrat de vente entre le vendeur et l'adjudicataire. Chaque lot est identifié avec un numéro correspondant au numéro qui lui est attribué sur le catalogue de la vente. Il est interdit aux vendeurs d'enchérir directement sur les lots leur appartenant. En cas de « double-enchère » simultanée reconnue effective par le commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, tous les enchérisseurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.

Rétractation : Chaque enchère portée et chaque adjudication sont définitives. Chaque enchère engage celle ou celui qui l'a portée, étant rappelé que l'adjudicataire ne peut se rétracter qu'il soit en salle, au téléphone, en ligne ou sur exécution de son ordre d'achat.

Transfert des risques et de la propriété : Le transfert de propriété et des risques entre le vendeur et l'adjudicataire s'opère par le prononcé du mot « adjudgé » par le commissaire-priseur. AGUTTES décline toute responsabilité quant aux pertes et dommages que les lots pourraient subir à compter de l'adjudication, l'adjudicataire devant faire assurer les lots acquis dès l'adjudication.

III- EXÉCUTION DE LA VENTE

Commission d'achat : L'adjudicataire devra s'acquitter en sus du prix d'adjudication, par lot, des honoraires acheteurs applicables à chaque lot. Le mode de calcul des honoraires acheteurs pour les différentes catégories de lots est précisé ci-après (cf. article VI- CONDITIONS PARTICULIERES).

Outre le prix d'adjudication et les honoraires acheteur, l'adjudicataire devra régler toutes les taxes incluant la TVA ainsi que les éventuels frais de dossier, de manutention et de stockage ainsi que toutes les autres sommes qui seraient dues en cas de retard de paiement mentionnées ci-après.

Les acquéreurs via les plateformes Live paieront, en sus des enchères et des frais acheteurs, une commission complémentaire qui sera intégralement reversée aux plateformes (cf. article II- LA VENTE : Inscription à la vente).

Conditions de paiement : Le paiement des sommes dues devra être effectué « **comptant** » par l'adjudicataire, dès l'adjudication. Le paiement est effectué en euros. Les commissions bancaires éventuelles sont à la charge de l'adjudicataire et ne sont pas déduites des sommes dues.

Retard de paiement et pénalités : Aucun délai de paiement ne sera accordé à l'acheteur sauf accord exprès du vendeur. Tout délai de paiement accordé par le vendeur entrainera l'application des pénalités suivantes qui seront acquises à AGUTTES et s'ajouteront aux montants prévus ci-dessous pour l'adjudicataire défaillant, à savoir : Si le délai de paiement est inférieur ou égal à 3 mois à compter de la vente : 3%^{HT} soit 3,6%^{TTC} du montant total du bordereau acheteur Si le délai de paiement est supérieur à 3 mois à compter de la vente : 5%^{HT} soit 6%^{TTC} du montant total du bordereau acheteur.

TVA : Le taux de TVA est de 20% (ou 5,5% pour les livres). Par principe, les lots non marqués seront vendus sous le régime de la TVA sur la marge. La commission d'achat et les frais annexes seront majorés d'un montant tenant lieu de TVA, lequel ne sera pas mentionné séparément dans nos bordereaux. Par exception, et à la demande du vendeur, le régime général de la TVA pourra être appliqué pour les biens mis en vente par un professionnel de l'UE. Ces biens seront marqués par le signe ▣.

Cas de remboursements possibles de TVA à l'acquéreur : Le professionnel de l'Union Européenne, (i) sur communication de son numéro de TVA intra-communautaire et (ii) fournissant la preuve de l'export du lot depuis la France vers un autre État membre ;

* (ces % peuvent évoluer, aussi il appartient à l'utilisateur d'une plateforme de les vérifier avant d'enchérir)

Le non-résident de l'Union Européenne sur communication (i) du document douanier d'export hors Union Européenne sur lequel AGUTTES figure comme expéditeur (ii) dans un délai de 3 mois suivant la date de vente aux enchères ou la date d'obtention de la licence d'exportation.

Modalités de règlement : Les moyens de paiement légaux acceptés (les paiements par carte bancaire ou virement étant vivement recommandés) :
- **Virement bancaire :** provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de facture :

IBAN FR76 3006 6109 1300 0203 7410 222 -BIC CMCIFRPP Titulaire du compte AGUTTES Domiciliation CIC PARIS ETOILE ENTREPRISES 178 RUE DE COURCELLES - 75017 PARIS

- **Espèces :** en vertu des articles L.112-6 et D.112-3 du Code monétaire et financier: (i) jusqu'à 1000€ pour les résidents fiscaux français ou les personnes agissant pour les besoins d'une activité professionnelle; (ii) jusqu'à 15 000€ pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport et de justificatif de domicile);
- **Carte bancaire** sur le terminal ou à distance (sur <https://www.aguttes.com/paiement-en-ligne>). Les frais bancaires, qui oscillent habituellement entre 1 et 2,5%, ne sont pas à la charge de l'étude. Les paiements fractionnés en plusieurs fois pour un même lot avec la même carte ne sont pas autorisés;
- **Chèque (en dernier recours) :** Sur présentation de deux pièces d'identité. Aucun délai d'encaissement n'est accepté en cas de paiement par chèque. La délivrance ne sera possible que vingt jours après le paiement. Les chèques étrangers ne sont pas acceptés.

Conformément à ses obligations de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme en application de l'article L.561-2 du Code Monétaire et Financier, AGUTTES se réserve le droit d'obtenir un justificatif des fonds. En tout état de cause, en cas de paiement par un tiers, des justificatifs sur le lien avec le tiers payeur devront être fournis par l'adjudicataire. AGUTTES se réserve le droit de refuser le paiement en espèces effectué par un tiers.

Adjudicataire défaillant : À défaut de paiement comptant par l'adjudicataire, le bien pourra être remis en vente sur réitération des enchères à la demande du vendeur conformément à la procédure de l'article L.321-14 du Code de commerce. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente sera résolue de plein droit. En tout état de cause, l'adjudicataire défaillant ne peut invoquer la résolution du contrat pour se soustraire aux obligations qui sont les siennes.

Responsabilité de l'adjudicataire défaillant : Dans tous les cas l'acquéreur défaillant sera tenu, du fait de son défaut ou retard de paiement, de payer à AGUTTES :
En cas de revente sur procédure de réitération des enchères, (i) la moins-value subie par le vendeur du fait de la deuxième vente, (ii) la perte d'honoraires subies par AGUTTES, (iii) les frais engagés pour cette deuxième vente ;
Tous les frais et accessoires engagés par AGUTTES relatifs au recouvrement des factures impayées (incluant les frais d'avocat, les frais administratifs et tous autres frais liés au recouvrement), ainsi que les dommages et intérêts permettant de compenser le préjudice subi par AGUTTES ;
Les pénalités de retard calculées en appliquant des taux d'intérêt au taux directeur (taux de refinancement ou Refi) semestriel de la Banque centrale européenne (BCE) en vigueur, majoré de cinq points sur la totalité des sommes dues ;
Les dommages et intérêts permettant de compenser le préjudice subi par AGUTTES (frais, honoraires et commissions d'achat, TVA, stockage, etc.).

AGUTTES se réserve la possibilité de :
• Communiquer le nom et les coordonnées de l'acquéreur défaillant au vendeur afin de permettre à ce dernier de faire valoir ses droits ;
• Conserver à titre de dommages et intérêts toutes les sommes qui auraient été versées par l'adjudicataire préalablement à l'annulation de la vente ;
• Procéder à l'encaissement de la caution versée par l'adjudicataire, à titre de compensation avec toutes les sommes dues par l'adjudicataire et / ou à titre de dommages et intérêts ;

• Exercer ou faire exercer tous les droits et recours, notamment le droit de rétention, sur tout bien de l'acquéreur défaillant dont AGUTTES aurait la garde jusqu'au règlement complet par ledit acquéreur, et saisir les tribunaux compétents pour recouvrer les sommes dues ;
• Procéder à la compensation de tout montant dû à l'adjudicataire avec tout montant impayé par l'adjudicataire concernant un lot ou tout dommage subi par AGUTTES à la suite d'une violation des présentes CGV par l'adjudicataire ;
• Interdire à l'adjudicataire défaillant d'enchérir dans les prochaines ventes organisées par AGUTTES ou bien de subordonner la possibilité d'y enchérir au versement d'une provision préalable ;
• Procéder à l'inscription de l'adjudicataire défaillant sur un fichier des mauvais payeurs partagé entre les différentes maisons de vente adhérentes. AGUTTES est en effet adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires-priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev 15, rue Freycinet 75016 Paris. AGUTTES est également adhérente du service Témis permettant la consultation et l'alimentation du fichier des restrictions d'accès aux ventes aux enchères. Aguttes se réserve le droit d'inscrire au fichier Témis l'adjudicataire défaillant ou son représentant, ayant pour conséquence de limiter la capacité d'enchérir de l'adjudicataire défaillant auprès des Opérateurs de vente volontaires adhérents et de lui interdire l'utilisation de la plateforme Interenchères. En outre, AGUTTES se réserve le droit de bloquer l'accès de l'adjudicataire défaillant à la plateforme Drouot et à d'autres plateformes de vente en ligne partenaires.

Retrait et stockage des lots : Un lot adjudgé ne pourra être délivré à l'acheteur qu'après paiement intégral du bordereau d'achat et de toutes les sommes / pénalités qui seraient dues par l'adjudicataire, encaissés sur le compte bancaire d'AGUTTES.
En conséquence, dans le cas où le bordereau acheteur comporterait plusieurs lots et en cas de paiement partiel du bordereau acheteur et/ou à défaut de paiement total ou partiel des autres sommes/pénalités dues par l'adjudicataire, aucun des lots inclus dans le bordereau acheteur ne sera délivré par AGUTTES à l'adjudicataire. Tous les lots seront délivrés à l'adjudicataire le jour du paiement total du bordereau acheteur et des sommes/pénalités dues par l'adjudicataire.
Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne après présentation de tout document prouvant son identité ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité. Le retrait des lots est réalisé aux frais et aux risques de l'adjudicataire uniquement.

Les lots qui n'auront pas été retirés le jour même après la fin de la vente seront à enlever sur rendez-vous par l'acheteur auprès de la personne mentionnée à cet effet sur la page de contacts qui se situe au début du catalogue. Le lieu de délivrance sera indiqué dans l'email accompagnant l'envoi de la facture.

Les frais de stockage applicables sont mentionnés ci-après (cf. article VI-CONDITIONS PARTICULIÈRES).

Revente des lots payés et non récupérés : Dans le cas où un ou des lot(s) adjudgé(s) et payé(s) en cours d'une vente aux enchères n'aurai(ent) toujours pas été enlevé(s) par l'acquéreur dans les délais convenus dans les « conditions particulières » ci-après et que les frais de stockage, de garde et de conservation applicables en viendraient à dépasser la valeur d'adjudication du ou des lot(s), AGUTTES se réserve la possibilité de les vendre afin de se rembourser l'intégralité des frais lui étant dus.

IV- DROIT DE PRÉEMPTION

L'État français peut exercer sur toute vente publique ou de gré à gré de biens culturels un droit de préemption. L'État dispose d'un délai de 15 jours à compter de la vente publique pour confirmer l'exercice de son droit de préemption et se subroger à l'acheteur. À défaut d'une confirmation écrite par l'État de son intention d'exercer ce droit dans le délai imparti, la vente sera considérée comme définitive et irrévocable.

V- EXPORTATION

Dans le cas d'un bordereau acheteur libellé à une adresse à l'étranger, il est précisé que certains lots sont assujettis à des formalités d'exportation (demandes de certificat pour un bien culturel, licence d'exportation). Ces lots ne pourront être délivrés qu'à un transitaire dûment habilité. Les formalités sont du ressort de l'acquéreur et peuvent requérir un délai de 4 mois. AGUTTES est à la disposition de ses acheteurs pour les orienter dans ces démarches ou pour transmettre les demandes à l'administration concernée. Cependant, AGUTTES ne pourra être tenu responsable des retards, refus ou autres décisions administratives défavorables, ni de tout manquement à la réglementation en matière d'exportation. Les délais d'exportation ou les refus de l'administration ne pourront en aucun cas justifier une absence ou un retard de paiement par l'acheteur, ni entraîner une annulation ou modification de la vente. L'acquéreur est seul responsable de l'ensemble des formalités et des délais administratifs applicables, qu'il s'engage à respecter.

VI- CONDITIONS PARTICULIÈRES

1 - CALCUL DES HONORAIRES ACHETEURS
L'adjudicataire devra s'acquitter, en sus du prix d'adjudication, par lot, des honoraires acheteurs suivants :

- **Pour les ventes des départements Bijoux, Montres, Tableaux impressionnistes et modernes, Tableaux et dessins anciens, Design, Mobilier et objet d'art, Haute époque, Inventaires et collections** (honoraires dégressifs) :
• 25%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 30%^{TTC} sur les premiers 900 000€ ;
• 23%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 27,6%^{TTC} au-delà de 900 001€ ;

- **Pour les ventes des départements Bijoux (catalogues), Art contemporain, Peintres & Arts d'Asie,** (honoraires dégressifs) :
• 26 %^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 31,2 %^{TTC} sur les premiers 900 000€ ;
• 23 %^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 27,6 %^{TTC} au-delà de 900 001€ ;

- **Pour les ventes des départements Violons et Archets :**
• 20%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 24%^{TTC} ;

- **Pour les ventes des départements Vins & spiritueux :**
• 20.8%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 25%^{TTC} ;

- **Pour les ventes de livres et manuscrits** bénéficiant d'une TVA réduite :
• 25%^{HT} soit 26,37%^{TTC} ;

- **Pour les ventes Automobilia :**
• 26%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 31,2%^{TTC} ;

- **Pour les ventes du département Automobiles de collection** (honoraires dégressifs) :
• 16%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 19,2%^{TTC} sur les premiers 900 000€ inclus ;
• 12%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 14,4 %^{TTC} au-delà de 900 001€ .

2- FRAIS DE STOCKAGE
Le stockage des biens ayant fait l'objet d'une adjudication dans le cadre d'une vente aux enchères ou d'une vente de gré à gré qui ne seraient pas enlevés par l'acheteur à l'expiration d'un délai de 15 jours suivant la vente (jour de vente inclus), sera facturé comme suit (chaque journée ou semaine commencée étant due) :
- **Bijoux et / ou articles d'horlogerie :** 30€^{HT} / jour de stockage ;
- **Vin :** 1 €^{HT} / col et par jour, sans préjudice des frais éventuellement appliqués par iCave ;
- **Véhicules :** frais de stockage et de transport forfaitaires de 350€^{HT}, augmentés d'un montant de 40€^{HT} / jour à partir du mercredi suivant la vente inclus ;
- **Autres lots :** 0,01%^{HT} du prix d'adjudication / jour pour chaque lot.

3- OBJETS MÉCANIQUES ET ÉLECTRIQUES
Les objets mécaniques ou électriques proposés à la vente par AGUTTES sont exclusivement proposés à titre décoratif. En tant que biens d'occasion, AGUTTES ne certifie en aucun cas leur état de fonctionnement et n'offre aucune garantie quant à leur performance. Nous recommandons aux acheteurs de venir voir les lots lors des expositions publiques avec un expert en la matière, et de faire vérifier le mécanisme électrique ou mécanique par un professionnel avant toute mise en marche.

4- MONTRES ET HORLOGES
Les articles d'horlogerie que nous vendons sont tous des biens d'occasion, ayant pour la plupart subi des réparations engendrant le remplacement de certaines pièces qui peuvent alors ne pas être d'origine. AGUTTES ne donne aucune garantie sur l'authenticité, la condition, ou le caractère original des composants d'un article d'horlogerie.

Les horloges peuvent être vendues sans pendules, poids ou clés et sauf mention expresse contraire, leur présence n'est pas garantie. Les bracelets de montres peuvent ne pas être d'origine et ne pas être authentiques.

Les montres de collection nécessitent un entretien général et régulier : des réparations ou révisions peuvent s'avérer nécessaires. Toutes ces réparations et révisions et tous les contrôles d'état de fonctionnement sont à la charge exclusive de l'acheteur, AGUTTES n'offrant aucune garantie sur leur bon état de marche. AGUTTES recommande aux acheteurs de faire vérifier les montres par un horloger qualifié avant toute utilisation.

Il revient aux acheteurs potentiels de s'assurer personnellement de la condition de l'objet.

5- BIJOUX / PIERRES, OR ET MÉTAUX PRÉCIEUX
Certains lots contenant de l'or, du platine ou de l'argent peuvent être soumis à un contrôle par le bureau de garantie territorialement compétent afin de les soumettre à des tests d'alliage et de les poinçonner préalablement à la vente. AGUTTES n'engage en aucun cas sa responsabilité sur les conclusions du bureau de garantie.

Les pierres précieuses de couleur (comme les rubis, les saphirs et les émeraudes) peuvent avoir été traitées pour améliorer leur apparence, par des méthodes telles que la chauffe ou l'huilage. Ces méthodes sont admises par l'industrie mondiale de la bijouterie mais peuvent fragiliser les pierres précieuses et/ou rendre nécessaire une attention particulière au fil du temps.

AGUTTES ne peut savoir si un diamant a été formé naturellement ou synthétiquement s'il n'a pas été testé par un laboratoire de gemmologie. Si le diamant a été testé, un rapport gemmologie sera disponible. Tous les types de pierres précieuses peuvent avoir été traités pour en améliorer la qualité. L'acheteur peut solliciter l'élaboration d'un rapport de gemmologie pour tout lot, dès lors que la demande est adressée à AGUTTES au moins deux semaines avant la date de la vente, et que l'acheteur s'acquitte des frais afférents. AGUTTES ne fait pas établir de rapport gemmologique pour chaque pierre précieuse mise à prix dans ses ventes aux enchères. L'absence de certificat ne garantit pas que les pierres n'ont pas été traitées. Lorsqu'AGUTTES fait établir de tels rapports auprès de laboratoires de gemmologie internationalement reconnus, lesdits rapports sont mentionnés et décrits au catalogue. En raison des différences d'approches et de technologies, les laboratoires peuvent ne pas être d'accord sur le traitement ou non d'une pierre précieuse particulière, sur l'ampleur du traitement ou sur son caractère permanent. Les laboratoires de gemmologie signalent uniquement les améliorations ou les traitements dont ils ont connaissance à la date du rapport qui reflète leur opinion. AGUTTES ne garantit pas et n'est aucunement responsable des rapports ou certificats établis par un laboratoire de gemmologie qui pourrait accompagner un lot.

6- MOBILIER
Sans mention expresse indiquée dans le descriptif du lot, la présence de clés n'est aucunement garantie. L'acheteur reconnaît que l'absence de clé ne peut en aucun cas justifier un refus de paiement ou une réclamation.

7- ESPÈCES VÉGÉTALES ET ANIMALES PROTÉGÉES
Les objets composés partiellement ou entièrement de matériaux provenant d'espèces de flore et de faune en voie d'extinction et/ou protégées sont marqués par le symbole ~ dans le catalogue. Le législateur impose de règles strictes pour l'utilisation commerciale de ces matériaux, en particulier en ce qui concerne le commerce de l'ivoire.

Les acheteurs sont informés que l'importation de tout bien composé de ces matériaux est interdite par de nombreux pays, ou bien exigent un permis ou un certificat délivré par les autorités compétentes des pays d'exportation et

d'importation des biens. Les acheteurs sont entièrement responsables du bon respect des normes réglementaires et législatives applicables à l'exportation ou l'importation des biens composés partiellement ou totalement de matériaux provenant d'espèces en voie d'extinction et/ou protégées. AGUTTES ne sera en aucun cas responsable de l'impossibilité d'exporter ou d'importer un tel bien, et cela ne pourra être retenu pour justifier une demande de résolution ou d'annulation de la vente. L'acheteur est seul responsable de l'obtention de toutes les autorisations nécessaires pour l'acquisition ou le transport de ces objets.

8- VIN

Les bouteilles anciennes peuvent naturellement être fragilisées avec le temps et les transports. AGUTTES ne pourra être considéré comme responsable de l'état du bouchon.

Les ventes des vins sont des ventes sur désignation. Le retrait des lots directement après la vente est donc exclu. Leur retrait est uniquement possible sur rendez-vous: l'acheteur doit envoyer un courriel accompagné de son bordereau acquitté à l'adresse électronique suivante : retraits.aguttes@icave.eu. Les lots seront disponibles dans les locaux de la société iCave, située au : 5 Chemin des Montquartiers – 92130 ISSY-LES-MOULINEAUX – FRANCE.

9- AUTOMOBILES

Description des lots : Pour des raisons administratives et sauf indication contraire, les désignations des véhicules (modèle, type, année...) reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

État des lots : Il est précisé que :

L'état d'une automobile peut varier entre le moment de sa description au catalogue, celui de sa présentation à la vente et jusqu'au moment de la prise en main du lot par l'adjudicataire.

Des véhicules peuvent être vendus sans contrôle technique en raison de leur âge, leur état non roulant ou de leur caractère de compétition.

Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français.

Les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieurs à celles d'aujourd'hui. Une grande prudence est recommandée aux acheteurs lors de la première prise en main. Il est notamment conseillé, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toutes les vérifications nécessaires au bon fonctionnement du véhicule (niveau d'huile, pression des pneus, etc.).

Obligations supplémentaires de l'adjudicataire : L'adjudicataire devra accomplir, sous sa responsabilité et à ses frais, toutes les formalités nécessaires dans les délais légaux pour le changement d'immatriculation du véhicule acquis. L'adjudicataire devra organiser le transport du lot acquis qui s'effectuera à ses risques et à ses frais.

Retrait et stockage des lots : L'adjudicataire recevra un mail le lendemain de la vente lui indiquant le contact, le lieu de stockage et le montant à régler pour récupérer son véhicule. Les véhicules sont stockés dès le lendemain de la vente dans un local fermé et sécurisé à toute proximité de Paris. Ils pourront être retirés sur rendez-vous, à partir du mardi suivant la date de la vente et après règlement intégral du montant d'adjudication et des frais, du lundi au vendredi jusqu'à 16h30 au plus tard.

Il est rappelé que le transfert de de risques s'opère dès l'adjudication et donc : Toute responsabilité d'incident lors du transfert n'est pas à la charge d'AGUTTES. Le stockage n'entraîne pas la responsabilité d'AGUTTES ou de ses représentants à quelque titre que ce soit.

Dès l'adjudication, l'objet est sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire et celui-ci sera chargé de faire assurer ses acquisitions.

AGUTTES décline toute responsabilité quant aux dommages que le véhicule pourrait subir postérieurement à l'adjudication.

Passeport d'exportation : Les voitures françaises de plus de 75 ans au moment de la vente et d'un montant supérieur à 50 000 € sont dans l'obligation de présenter un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont soumises à des délais d'environ trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences. AGUTTES ne pourra être tenu responsable des délais. Aucun véhicule ne pourra être délivré sans ce document.

AGUTTES ne sera en aucun cas responsable du refus ou d'un retard de la décision administrative. Le refus de délivrance d'un certificat ne pourra en aucun cas justifier ni une absence ou retard de paiement par l'acheteur ni une annulation de la vente.

VII- DONNÉES PERSONNELLES

Les enchérisseurs sont informés qu'AGUTTES est susceptible de collecter et traiter les données les concernant conformément au Règlement Général sur la Protection des données n°2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD) et à la loi « Informatique et Libertés » n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée par la loi n° 2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données à caractère personnel. Les données sont collectées aux fins de gestion de leurs relations contractuelles ou précontractuelles (enregistrement à la vente, facturation, comptabilité, règlements, communication...). Ces données sont constituées d'informations telles que : noms, prénoms, adresse postale, adresse électronique, numéro de téléphone, coordonnées bancaires.

Les enchérisseurs sont informés qu'ils disposent d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, à la portabilité, d'opposition et de limitation à l'égard de ces données auprès d'AGUTTES. Les demandes doivent être exercées par écrit à l'adresse : communication@aguttes.com. Toute réclamation sur la législation applicable en matière de protection des données peut être portée devant la CNIL : www.cnil.fr.

VIII- PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

AGUTTES est propriétaire de tout droit de reproduction des biens vendus avant et après la vente. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon. La vente d'un lot n'implique en aucun cas cession des droits de propriété intellectuelle éventuellement applicables (représentation et/ou reproduction) sur l'œuvre.

IX- LOI APPLICABLE ET TRIBUNAL COMPÉTENT

Les présentes CGV et les droits et obligations en découlant seront régis par la loi française.

Toute action en justice relative aux activités de vente d'AGUTTES sera tranchée par le Tribunal Judiciaire compétent en France, conformément à l'article L.321-37 du Code de commerce. En particulier, toutes les actions en justice impliquant des adjudicataires et / ou enchérisseurs ayant la qualité de commerçant seront tranchés par le Tribunal judiciaire de Nanterre.

Les enchérisseurs, adjudicataires ainsi que leurs mandataires reconnaissent que Neuilly-sur-Seine est le lieu d'exécution des prestations exclusif d'AGUTTES.

Les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises en main et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise en main.

Pour toute difficulté, le Commissaire du Gouvernement près du Conseil des maisons de vente peut être saisi gratuitement en vue de parvenir à une solution amiable. Les réclamations se font par voie postale au 19 avenue de l'Opéra, 75001 Paris ou en ligne sur le lien suivant : <https://conseilmaisonsdevente.fr/fr/reclamation>. Il est également possible de déposer une demande de règlement à l'amiable sur une plateforme européenne de règlement de litiges en ligne entre consommateurs et professionnel, accessible sur le lien suivant : <https://ec.europa.eu/consumers/odr/main/index.cfm?event=main.home2.show&lng=FR>.

X- SATISFACTION CLIENT

Si un client estime ne pas avoir reçu de réponse satisfaisante, il lui est conseillé de contacter directement, et en priorité, le responsable du département concerné. En l'absence de réponse dans le délai prévu, il peut alors solliciter le service clients à l'adresse serviceclients@aguttes.com, ce service est rattaché à la Direction Qualité de la SVV Aguttes.

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR BUYERS

The SAS AGUTTES ("AGUTTES") is an operator of voluntary public auctions, registered with the Council of Auction Houses and governed by Articles L.321-4 et seq. of the French Commercial Code. In this capacity, AGUTTES acts as an agent for the seller who contracts with the buyer, namely, the successful bidder. These General Terms and Conditions of Sale ("GTC") govern the relationship between AGUTTES and the bidders for the public auctions and private sales organized by AGUTTES. By participating in an auction organized by AGUTTES, including through an online platform, the bidder agrees to be bound by these GTC. By registering to participate in an auction and/or bidding at a sale, the bidder accepts being bound by these GTC. It is therefore recommended to read them carefully. The GTC may be occasionally modified at the discretion of AGUTTES. The GTC for a specific sale, as contained in the sale catalog, may also be modified in writing and/or orally by AGUTTES prior to the sale. These changes will be noted in the sale's minutes. As an operator of voluntary sales, AGUTTES is subject to the obligations set forth in Articles L.561-2 14° and subsequent articles of the French Monetary and Financial Code regarding the fight against money laundering and the financing of terrorism, which it is required to enforce.

I- THE ITEM(S) FOR SALE

SPECIAL MENTIONS IN THE CATALOG

The special mentions in the catalog correspond to the following meanings:

+ Lots part of a judicial sale following an order from the Judicial Court, subject to buyer's fees of 14.40% including VAT;

° Lots in which AGUTTES or one of its partners has a financial interest;

* Lots in temporary importation: subject to fees of 5.5% VAT on the hammer price for works of art, collectibles, and antiques (20% for wines, spirits, jewelry, and multiples), payable by the buyer in addition to the buyer's fees and hammer price. These fees may be waived upon presentation of customs documents proving that the lot was re-exported outside the European Union within the legal timeframes and in accordance with the new VAT reform that came into effect on January 1, 2025;

α Goods sold under the general VAT regime (on the total amount);

Lots available for viewing by appointment only;

~ Lots made from materials originating from animal species. Import restrictions may apply;

= Lots duly identified and subject to guarantee.

Description of the lots: The descriptions provided in the catalog, prepared by AGUTTES and its expert, are based on the information available and knowledge existing on the date of the catalog's creation. Only the descriptions in French are binding for AGUTTES, excluding translations, which are for informational purposes only. These descriptions may be modified or corrected up until the time of sale, either in writing or orally. These modifications will be recorded in the sale's minutes, which shall have probative force.

No further guarantees are provided by AGUTTES, noting that only the seller will be liable for hidden defects and any potential legal guarantee of conformity (excluded for second-hand goods). An authenticity certificate for a lot will only be provided if mentioned in the lot's description. The dimensions, weight, and other details of the lots are provided for informational purposes only, with a reasonable margin of error. Imperial unit conversions (inches) are provided for informational purposes and are not binding. Restorations performed conservatively, which do not alter the original character of the lot — specifically with regard to its age and style — and which do not modify the inherent character of the lot, will not be mentioned in the description.

The absence of mention of a restoration, an accident, a deficiency, or an incident in the catalog or condition reports does not imply that the lot is free from any defect, whether present, past, or repaired. Conversely, the mention of a defect does not imply the absence of any other defects. Any statements, guarantees, or promises made by an AGUTTES representative, but not included in the catalog, shall in no case form a valid basis for holding AGUTTES liable.

Condition of the lots: The lots are sold in the condition in which they are found at the time of the sale, with their imperfections and defects. As the lots are second-hand goods, AGUTTES offers no guarantees regarding their condition. References to the condition of a lot in a catalog, image, description, or condition report (provided for informational purposes only) should not be considered an exhaustive description of the lot's condition. Descriptions, condition reports, and photographs regarding the condition of the lots are provided solely for informational purposes and cannot replace the bidder's personal examination of the lot prior to the sale, under the conditions mentioned below. Condition reports and photographs will be sent upon request and for informational purposes only.

Viewing of the lots: Bidders are expressly invited to personally examine the lots and related documentation prior to the sale, either during a private appointment or at the public pre-sale exhibition, in order to verify the condition of the lots. It is advised to bring an expert in the relevant field of the sale to assess the condition of the items in detail.

Reproduction of the lots: Not all defects and imperfections of the lots are visible in the photographs reproduced in the catalogs, online, or on any other communication medium. The photographs may not fully represent the actual condition of the lot and may differ from what a direct observer would perceive (size, color, etc.).

Estimates: The estimates of the lots are based on the current technical knowledge, quality of the lot, provenance, condition, and market trends at the time of the estimate. They are provided purely for informational purposes and cannot be considered a guarantee that the lot will sell at the estimated price. Bidders are informed that estimates may fluctuate depending on market changes and the specific characteristics of the lot.

Condition reports: Condition reports, additional photos, and relevant documents regarding the lots are available upon request up to 24 hours before the sale. They must be reviewed before placing a bid.

II- THE SALE

REGISTRATION FOR THE SALE

Important: the standard and priority bidding mode is by being present in the auction room.

As an additional service, AGUTTES offers potential buyers other ways to bid, provided that they register by 6:00 PM on the last working day prior to the sale:

- **By phone:** Anyone can register with bid@aguttes.com to place bids via telephone during the sale. The order must be submitted in writing using the duly completed form, with banking details, a copy of the bidder's ID, and their Kbis (business registration document). AGUTTES will accept telephone bids free of charge. The potential bidder must have received prior confirmation by email from AGUTTES to be called.

- **By purchase order:** Anyone can submit purchase orders to AGUTTES. The order must be communicated in writing using the duly completed form, with banking details and a copy of their ID. AGUTTES will accept purchase orders free of charge. If a request is made by email to bid@aguttes.com, the bidder must have received prior email confirmation from AGUTTES. No unlimited orders will be accepted. If AGUTTES receives multiple purchase orders for the same lot with identical bid amounts, the earliest order will take precedence.

- **Online via Live platforms:** Anyone can register on various Live platforms to participate remotely, electronically, in the auctions. The bidder via Live is informed that the fees charged by these platforms will be exclusively at their expense and will be added to the buyer's commission. The platform fees are typically as follows*:

- 1.80% VAT included for Drouot Digital,
- 3% VAT included for Invaluable,
- 3% VAT included for 51Bidlive,
- 3.60% VAT included for Interenchères on all lots (except cars, which incur a fee of €48 VAT included per vehicle).



Bidder identification procedure: In light of its obligations regarding anti-money laundering and the financing of terrorism (AML-FT), potential buyers are asked to introduce themselves to AGUTTES so that their personal data can be registered. AGUTTES reserves the right to ask any potential bidder:

- Individuals to justify their identity and,
- Legal entities to provide an up-to-date Kbis extract (only the legal representative or an authorized person may bid),
- In any case, to make a deposit and provide banking references and the origin of the funds received, in accordance with AML-FT regulations.

All lots sold will be invoiced in the name and address of the purchaser, and no modifications will be made after the auction. The bidder is deemed to be acting on their own behalf and commits to paying personally and immediately for the lot. They will be solely responsible for the bid, except in cases where they have notified AGUTTES of their status as a representative under the conditions outlined below. Any false information will hold the winning bidder liable. In cases of non-compliance with identification procedures or AML-FT obligations, AGUTTES reserves the right to deny the bidder the opportunity to place bids, cancel the sale, or rescind the contract.

Security deposit: For certain sales or identified lots, AGUTTES reserves the right to ask potential bidders to pay a determined security deposit before the sale, along with any other guarantees and/or banking references considered necessary. Bidders are asked to contact AGUTTES no later than three working days before the sale to verify the provided guarantees. Deposits must be made in euros by bank transfer or credit card via: <https://www.aguttes.com/depot-caution>. If the bidder does not win the lot, AGUTTES will refund the security deposit within 5 working days after the sale, without interest, subject to any right of compensation. The bidder acknowledges and accepts that any potential losses arising from exchange rate fluctuations or bank transfer fees are their sole responsibility.

Mandate by a third party: A bidder is presumed to be bidding for themselves and is solely responsible for the bid. A bidder acting under a mandate must inform AGUTTES of this during the identification and registration process and provide a copy of the mandate and any other requested documents. In such cases, both the bidder and the principal will be jointly responsible.

Auction management: The auctioneer directs the sale, ensuring fairness and equality among the bidders, while respecting the established customs of the profession. The auctioneer is responsible for maintaining order and reserves the right to deny entry to the auction room to any bidder for just reasons. They also reserve the right to refuse any bid, organize the auction in the most appropriate manner, and move, withdraw, combine, or separate any lot from the sale.

Adjudication: The highest bidder and the last bidder will be the successful bidder, regardless of the means used (order, internet, phone, in person, etc.). The adjudication is confirmed by the auctioneer pronouncing the word “Adjudgé,” which forms the sales contract between the seller and the successful bidder. Each lot is identified by a number corresponding to the number assigned to it in the sale catalog.

Vendors are prohibited from bidding directly on their own lots. In the case of a “double bid”, meaning a simultaneous bids recognized as valid by the auctioneer, the lot will be re-auctioned, and all present bidders may participate in the second auction.

Withdrawal: Each bid and each adjudication are final. Once a bid is placed, the bidder is committed, whether they are in the room, on the phone, online, or executing their purchase order.

Transfer of risk and ownership: Transfer of ownership and risk between the seller and the successful bidder occurs when the auctioneer pronounces the word “Adjudgé.” AGUTTES disclaims any responsibility for losses or damages that lots may suffer from the time of adjudication, and the successful bidder is required to insure the lots from the moment of adjudication.

III- EXECUTION OF THE SALE

Buyer’s Commission: The successful bidder must pay, in addition to the hammer price, the applicable buyer’s commission for each lot. The calculation method for the buyer’s commission for different categories of lots is specified below (see Article VI - SPECIAL CONDITIONS).

In addition to the hammer price and buyer’s commission, the successful bidder must pay all taxes, including VAT, as well as any potential handling, storage fees, and any other amounts due in the case of late payment mentioned below.

Bidders using Live platforms will pay, in addition to the hammer price and buyer’s commission, an additional fee, which will be fully paid to the platforms (see Article II - THE SALE: Registration for the Sale).

Payment Conditions: The payment of the amounts due must be made “**in full**” by the successful bidder upon adjudication. Payment is made in euros. Any bank fees are the responsibility of the bidder and are not deducted from the amounts due.

Late Payment and Penalties: No payment extension will be granted to the buyer unless expressly agreed by the seller. Any extension granted by the seller will result in the following penalties, which will be payable to AGUTTES and added to the amounts specified below for the defaulting bidder:

If the payment period is 3 months or less from the sale: 3% excluding VAT (3.6% including VAT) of the total buyer’s invoice.

If the payment period is more than 3 months from the sale: 5% excluding VAT (6% including VAT) of the total buyer’s invoice.

VAT: The VAT rate is 20% (or 5.5% for books). By default, lots not marked will be sold under the VAT margin scheme. The buyer’s commission and additional fees will be subject to VAT, which will not be itemized separately in the invoices. In exceptional cases, at the request of the seller, the general VAT regime may apply to goods sold by a professional from the EU. These items will be marked with the **a** symbol.

Cases of Possible VAT Refund to the Buyer: EU-based professionals (i) upon providing their intra-community VAT number and (ii) proving the export of the lot from France to another EU member state.

Non-EU residents upon providing (i) the customs export document outside the EU, with AGUTTES listed as the sender, and (ii) within 3 months from the auction date or the date of obtaining the export license.

Payment Methods: The following legal payment methods are accepted (credit card or bank transfer is highly recommended):

- **Bank Transfer:** From the buyer’s account, indicating the invoice number:

IBAN FR76 3006 6109 1300 0203 7410 222 - BIC CMCIFRPP

Account Holder AGUTTES

Bank Address: CIC PARIS ETOILE ENTREPRISES

178 RUE DE COURCELLES – 75017 PARIS

- **Cash:** As per Articles L.112-6 and D.112-3 of the French Monetary and Financial Code: (i) up to €1,000 for French tax residents or persons acting for business purposes; (ii) up to €15,000 for individuals with a tax residence outside the EU (with a passport and proof of address).

- **Credit Card:** On-site or remotely (via <https://www.aguttes.com/paiement-en-ligne>). Bank fees, typically between 1% and 2.5%, are not covered by the auction house. Partial payments for the same lot using the same card are not allowed. Check (as a last resort): Upon presentation of two valid identification documents. No delay in clearance is allowed for check payments. Delivery will only be possible twenty days upon payment. Foreign checks are not accepted.

In compliance with its anti-money laundering and counter-terrorism financing obligations under Article L.561-2 of the French Monetary and Financial Code, AGUTTES reserves the right to request proof of funds. In any case, if payment is made by a third party, the bidder must provide proof of the relationship with

the third-party payer. AGUTTES reserves the right to refuse cash payments made by a third party.

Defaulting Bidder: In the event of non-payment by the bidder, the item may be resold by repeating the auction process at the seller’s request, in accordance with the procedure outlined in Article L.321-14 of the French Commercial Code. If the seller does not make this request within three months of the adjudication, the sale will be automatically void. In any case, the defaulting bidder cannot invoke the resolution of the contract to avoid their obligations.

Liability of the Defaulting Bidder: In all cases, the defaulting bidder will be liable, due to their failure or delay in payment, to pay AGUTTES:

In case of resale through re-auction, (i) the loss incurred by the seller due to the second sale, (ii) the loss of fees incurred by AGUTTES, (iii) the costs incurred for the second sale;

All fees and costs incurred by AGUTTES for the recovery of unpaid invoices (including lawyer’s fees, administrative fees, and all other costs related to collection), as well as any damages compensating AGUTTES for the harm suffered; Late payment penalties calculated by applying interest at the European Central Bank’s (ECB) refinancing rate (Repo rate), increased by five points, on all amounts owed;

Damages to compensate AGUTTES for any harm suffered (including fees, buyer’s commission, VAT, storage, etc.).

AGUTTES reserves the right to:

- Disclose the name and contact details of the defaulting buyer to the seller to enable the latter to assert their rights;
- Retain as damages any amounts paid by the bidder prior to the cancellation of the sale;
- Claim the deposit paid by the bidder as compensation for all amounts owed by the bidder and/or as damages;
- Exercise or have exercised all rights and recourses, including the right of retention, on any property of the defaulting bidder that AGUTTES may have in its possession, until full payment is made by the bidder, and to take legal action in the competent courts to recover the amounts owed;
- Offset any amount due from the bidder with any outstanding amount related to a lot or any damage suffered by AGUTTES as a result of the bidder’s breach of these terms and conditions;
- Prohibit the defaulting bidder from bidding at future AGUTTES auctions or make their ability to bid conditional on the payment of a pre-deposit;
- Register the defaulting bidder on a bad debtors’ list shared among various auction houses. AGUTTES is a member of the central register for preventing unpaid debts by auctioneers, where payment incidents may be recorded. Rights of access, correction, and objection for legitimate reasons can be exercised by the concerned debtor at Symev, 15 Rue Freycinet, 75016 Paris. AGUTTES is also a member of the Témis service, which allows consultation and updates of the restricted access auction list. AGUTTES reserves the right to register the defaulting bidder on the Témis list, thereby limiting their ability to bid with other auction operators and prohibiting them from using the Interenchères platform. Additionally, AGUTTES reserves the right to block the defaulting bidder’s access to the Drouot platform and other partner online platforms.

Collection and Storage of Lots: A lot that has been adjudicated will only be delivered to the buyer after full payment of the purchase invoice and all sums/penalties that may be due by the successful bidder, and once these amounts have been credited to AGUTTES’ bank account. Consequently, if the buyer’s invoice includes multiple lots and in the case of partial payment of the buyer’s invoice and/or failure to pay in full or in part the other sums/penalties due by the successful bidder, none of the lots included in the buyer’s invoice will be delivered by AGUTTES to the successful bidder. All lots will be delivered to the successful bidder only upon full payment of the buyer’s invoice and the sums/penalties due by the successful bidder.

Lots that are not collected on the day of the auction must be picked up by appointment with the person mentioned in the contact page of the catalogue. The location for collection will be specified in the email accompanying the invoice.

Applicable storage fees are mentioned below (see Article VI - SPECIAL CONDITIONS).

Resale of Paid but Uncollected Lots: If a paid lot has not been collected by the buyer within the time specified in the “Special Conditions” and if the storage and preservation fees exceed the lot’s hammer price, AGUTTES reserves the right to sell the lot to recover all fees due.

IV- PRE-EMPTION RIGHT

The French State may exercise a pre-emption right on any public or private sale of cultural goods. The State has a period of 15 days from the public sale to confirm its exercise of the pre-emption right and substitute itself for the buyer. If the State does not provide written confirmation of its intention to exercise this right within the prescribed time, the sale will be considered final and irrevocable.

V- EXPORTATION

In the case of a buyer’s slip addressed to a foreign address, it is specified that certain lots are subject to export formalities (requests for certificates for cultural goods, export licenses). These lots can only be delivered to an authorized shipper. The formalities are the buyer’s responsibility and may take up to 4 months to complete. AGUTTES is available to assist buyers with these procedures or to forward the requests to the relevant administration. However, AGUTTES cannot be held responsible for delays, refusals, or other unfavorable administrative decisions, nor for any failure to comply with export regulations. Export delays or administrative refusals cannot justify non-payment or late payment by the buyer, nor lead to the cancellation or modification of the sale. The buyer is solely responsible for all applicable formalities and administrative deadlines, which they agree to comply with.

VI- SPECIAL CONDITIONS

1 - STORAGE FEES

The successful bidder must pay, in addition to the hammer price, the following buyer’s fees per lot:

- **For sales in the Jewelry, Watches, Impressionist and Modern Paintings, Old Master Paintings and Drawings, Design, Furniture and Decorative Arts, Early Period, Inventories, and Collections departments** (degressive fees):

- 25% excluding VAT + VAT at the current rate, i.e., 30% including VAT on the first €900,000;
- 23% excluding VAT + VAT at the current rate, i.e., 27.6% including VAT on amounts exceeding €900,001;

- **For sales in the Jewelry (catalogs), Contemporary Art, Painters & Arts of Asia departments** (degressive fees):

- 26% excluding VAT + VAT at the current rate, i.e., 31.2% including VAT on the first €900,000;
- 23% excluding VAT + VAT at the current rate, i.e., 27.6% including VAT on amounts exceeding €900,001;

- **For sales in the Violin and Bow departments:**

- 20% excluding VAT + VAT at the current rate, i.e., 24% including VAT;

- **For sales in the Wines & Spirits departments:**

- 20.8% excluding VAT + VAT at the current rate, i.e., 25% including VAT;

- **For sales of books and manuscripts benefiting from reduced VAT:**

- 25% excluding VAT, i.e., 26.37% including VAT;

- **For sales of Automobilia:**

- 26% excluding VAT + VAT at the current rate, i.e., 31.2% including VAT;

- **For sales in the Classic Cars department** (degressive fees):

- 16% excluding VAT + VAT at the current rate, i.e., 19.2% including VAT on the first €900,000;
- 12% excluding VAT + VAT at the current rate, i.e., 14.4% including VAT on amounts exceeding €900,001.

2 - STORAGE FEES

The storage of goods that have been auctioned or sold privately but have not been collected by the buyer within 15 days following the sale (sale day included) will be charged as follows (each day or week started is due):

- **Jewelry and/or watches:** €30 excluding VAT per day of storage;

- **Wine:** €1 excluding VAT per bottle per day, without prejudice to any fees that may be applied by iCave;

- **Vehicles:** flat-rate storage and transport fee of €350 excluding VAT, plus €40 excluding VAT per day starting the Wednesday following the sale;
- **Other lots:** 0.01% excluding VAT of the hammer price per day for each lot.

3 - MECHANICAL AND ELECTRICAL OBJECTS

Mechanical or electrical items offered for sale by AGUTTES are exclusively offered for decorative purposes. As second-hand goods, AGUTTES does not certify their working condition and offers no guarantees regarding their performance. We recommend that buyers inspect the lots during public viewings with an expert in the field and have the electrical or mechanical mechanisms checked by a professional before any use.

4 - WATCHES AND CLOCKS

The timepieces sold by us are all second-hand items, most of which have undergone repairs resulting in the replacement of certain parts that may not be original. AGUTTES does not offer any guarantee on the authenticity, condition, or originality of the components of a timepiece.

Clocks may be sold without pendulums, weights, or keys, and unless expressly stated otherwise, their presence is not guaranteed. Watch straps may not be original and may not be authentic.

Collection watches require regular maintenance: repairs or servicing may be necessary. All repairs, servicing, and functionality checks are the sole responsibility of the buyer, as AGUTTES offers no guarantee on their working condition. AGUTTES recommends that buyers have watches checked by a qualified watchmaker before use.

It is the responsibility of potential buyers to personally assess the condition of the item.

5 - JEWELRY / STONES, GOLD, AND PRECIOUS METALS

Certain lots containing gold, platinum, or silver may be subject to inspection by the competent hallmarking office to undergo alloy tests and be stamped before the sale. AGUTTES assumes no responsibility for the findings of the hallmarking office.

Colored gemstones (such as rubies, sapphires, and emeralds) may have been treated to enhance their appearance using methods such as heating or oiling. These methods are accepted by the global jewelry industry but may weaken the gemstones and/or require special care over time.

AGUTTES cannot determine whether a diamond was naturally or synthetically formed unless tested by a gemological laboratory. If the diamond has been tested, a gemological report will be available. All types of gemstones may have been treated to improve their quality. The buyer may request the preparation of a gemological report for any lot, provided the request is made to AGUTTES at least two weeks before the sale date, and the buyer covers the associated fees.

AGUTTES does not obtain a gemological report for every gemstone priced at auction. The absence of a certificate does not guarantee that the stones have not been treated. When AGUTTES arranges for such reports from internationally recognized gemological laboratories, these reports are mentioned and described in the catalog. Due to differences in approaches and technologies, laboratories may disagree on whether a gemstone has been treated, the extent of the treatment, or its permanence. Gemological laboratories only report the enhancements or treatments they are aware of at the time of the report, which reflects their opinion. AGUTTES does not guarantee and is not responsible for the reports or certificates issued by a gemological laboratory that may accompany a lot.

6 - FURNITURE

Unless expressly stated in the lot description, the presence of keys is not guaranteed. The buyer acknowledges that the absence of a key cannot justify a refusal to pay or a complaint.

7 - PROTECTED PLANT AND ANIMAL SPECIES

Items made partially or entirely of materials derived from endangered or protected plant and animal species are marked with the symbol ~ in the catalog.

The legislator imposes strict rules regarding the commercial use of these materials, especially regarding the trade of ivory.

Buyers are informed that the importation of any goods composed of these materials is prohibited by many countries or may require a permit or certificate issued by the relevant authorities in the countries of export and import. Buyers are fully responsible for complying with the applicable regulatory and legislative standards for the export or import of goods made partially or entirely from materials derived from endangered or protected species. AGUTTES will not be responsible for any inability to export or import such goods, and this cannot be used as a reason for a resolution or cancellation of the sale. The buyer is solely responsible for obtaining all necessary permits for the acquisition or transport of these items.

8 - WINE

Old bottles may naturally be fragile due to aging and transportation. AGUTTES will not be held responsible for the condition of the cork.

Wine sales are sales by designation. Therefore, lots cannot be picked up immediately after the sale. Their pickup is only possible by appointment: the buyer must send an email with their paid invoice to the following address: retraits.aguttes@icave.eu. The lots will be available at the premises of iCave, located at: 5 Chemin des Montquartiers – 92130 ISSY-LES-MOULINEAUX – FRANCE.

9 - AUTOMOBILES

Description of lots: For administrative reasons, and unless otherwise stated, vehicle designations (model, type, year, etc.) generally reflect the details listed on the vehicle's registration documents.

Condition of lots: It is specified that:

The condition of an automobile may vary between the moment it is described in the catalog, its presentation at the auction, and when the lot is taken over by the successful bidder.

Vehicles may be sold without a technical inspection due to their age, non-operational condition, or competitive nature.

Vehicles coming from abroad are presented without a French technical inspection. The vehicles offered are from a time when safety conditions and performance were inferior to current standards. Buyers are strongly advised to take great care when handling these vehicles for the first time. It is particularly recommended, before any use, to conduct a recommissioning of the vehicle and perform all necessary checks to ensure the vehicle is functioning properly (oil levels, tire pressure, etc.).

Additional obligations of the successful bidder: The successful bidder must complete, at their own responsibility and expense, all necessary formalities for the vehicle's registration change within the legal deadlines. The successful bidder must arrange for the transport of the acquired lot, which will be at their own risk and expense.

Pickup and storage of lots: The successful bidder will receive an email the next day after the sale with the contact details, storage location, and amount to be paid to retrieve the vehicle. Vehicles will be stored the day after the sale in a secure, closed location near Paris. They can be picked up by appointment starting the Tuesday after the sale and once the full hammer price and fees have been paid, Monday to Friday until 4:30 pm at the latest. It is reminded that the risk transfer occurs at the time of the auction, and therefore: Any responsibility for incidents during transport is not the responsibility of AGUTTES. Storage does not incur any liability for AGUTTES or its representatives. From the moment of the auction, the item is under the full responsibility of the successful bidder, who is responsible for insuring their acquisitions. AGUTTES disclaims any responsibility for damages the vehicle may sustain after the auction.

Export Passport: French cars over 75 years old at the time of the sale and valued over €50,000 are required to present an export passport if leaving French territory and an export license if leaving the European Union. These formalities require approximately three months for passports and an additional month for licenses. AGUTTES cannot be held responsible for any delays. No vehicle will

be delivered without this document. AGUTTES will not be responsible for any refusal or delay in the administrative decision. A refusal to issue a certificate cannot justify non-payment or a delay in payment by the buyer, nor can it lead to the cancellation of the sale.

VII- PERSONAL DATA

Bidders are informed that AGUTTES may collect and process data about them in accordance with the General Data Protection Regulation (GDPR) No. 2016/679 of April 27, 2016, and the "Informatique et Libertés" Law No. 78-17 of January 6, 1978, amended by Law No. 2018-493 of June 20, 2018, regarding the protection of personal data. The data is collected for the purpose of managing contractual or pre-contractual relationships (sale registration, invoicing, accounting, payments, communication, etc.). These data include information such as: names, first names, postal address, email address, phone number, and bank details. Bidders are informed that they have the right to access, rectify, delete, request portability, object to, and limit the use of these data with AGUTTES. Requests must be made in writing to: communication@aguttes.com. Any complaints regarding the applicable data protection legislation can be filed with the CNIL: www.cnil.fr.

VIII- INTELLECTUAL PROPERTY

AGUTTES holds all reproduction rights for the goods sold before and after the sale. Any reproduction of such goods is prohibited and constitutes infringement. The sale of a lot does not imply the transfer of any intellectual property rights that may apply (representation and/or reproduction) to the work.

IX- APPLICABLE LAW AND COMPETENT COURT

These GTC, and the rights and obligations arising from them, will be governed by French law. Any legal action related to AGUTTES' auction activities will be resolved by the competent Judicial Court in France, in accordance with Article L.321-37 of the French Commercial Code. Specifically, all actions involving bidders and/or buyers who are traders will be resolved by the Judicial Court of Nanterre.

Bidders, buyers, and their representatives acknowledge that Neuilly-sur-Seine is the exclusive location for the performance of AGUTTES' services.

Civil liability actions related to appraisals and voluntary and judicial sales of furniture at public auctions are subject to a limitation period of five years from the date of the adjudication or the appraisal.

For any issue, the Government Commissioner of the Council of Auction Houses may be contacted for a free resolution towards an amicable solution. Complaints can be made by post to 19 avenue de l'Opéra, 75001 Paris, or online via the following link: <https://conseilmaisonsdevente.fr/fr/reclamation>. It is also possible to file a request for amicable resolution on the European Online Dispute Resolution platform between consumers and professionals, accessible via the following link: <https://ec.europa.eu/consumers/odr/main/index.cfm?event=main.home2.show&lng=FR>.

X- CUSTOMER SATISFACTION

If a client believes they have not received a satisfactory response, they are advised to contact directly, and as a priority, the head of the concerned department. If there is no response within the expected time, they can then contact the customer service team at serviceclients@aguttes.com. This service is under the Quality Department of the SVV Aguttes.



détail du lot 59

COMMENT VENDRE ?

HOW TO SELL?

1 RASSEMBLER VOS INFORMATIONS

GATHERING YOUR INFORMATION

Afin de réaliser une estimation précise de vos biens, n'hésitez pas à nous fournir toutes les informations en votre possession (photos, dimensions, date, signature, caractéristiques techniques, provenance, état de conservation, etc.).

In order to make an accurate estimate of your property, please provide us with all the information you have (photos, dimensions, date, signature, technical characteristics, provenance, state of preservation, etc.).

2 NOUS CONTACTER

CONTACT US

Pour inclure vos biens dans nos prochaines ventes ou demander conseil, n'hésitez pas à contacter directement nos départements spécialisés basés à Neuilly-sur-Seine. Vous pouvez également vous rapprocher de nos représentants locaux, à Aix-en-Provence, Lyon, Bruxelles ou Genève afin de bénéficier d'un service de proximité.

Si vous êtes disposés à proposer à la vente un ensemble important comportant plusieurs spécialités, le département Inventaires & Collections particulières est à votre disposition pour coordonner votre projet. Nos estimations sont gracieuses et confidentielles.

To include your property in our next sales or to ask for advice, please do not hesitate to contact our specialist departments based in Neuilly-sur-Seine. You can also contact our local representatives in Aix-en-Provence, Lyon, Brussels or Geneva to benefit from a local service. If you are willing to offer for sale an important ensemble comprising several specialities, the Inventories & Private Collections department is at your disposal to coordinate your project. Our valuations are free and confidential.

3 ORGANISEZ UN RENDEZ-VOUS D'EXPERTISE

ORGANISE AN APPRAISAL MEETING

Pour donner suite aux éléments reçus et à une première analyse de votre demande, nous déterminons avec vous le type de vente le plus adapté. Un rendez-vous s'organise afin d'avancer dans l'expertise et vous donner plus de précisions sur nos services. Nous sommes joignables par e-mail ou par téléphone.

Based on the information we receive and an initial analysis of your requirements, we will work with you to determine the most suitable type of sale. We will then arrange a meeting with you to go through the details of the appraisal and give you more information about our services. We can be contacted by e-mail or telephone.

4 CONTRACTUALISER

CONTRACTING

Les conditions financières (estimation, prix de réserve, honoraires) et les moyens alloués à la mise en vente (promotion, transport, assurance...) sont formalisés dans un contrat. Celui-ci peut être signé lors d'un rendez-vous ou à distance de manière électronique.

The financial conditions (valuation, reserve price, fees) and the resources allocated to the sale (promotion, transport, insurance, etc.) are formalised in a contract. This can be signed during an appointment or electronically from a distance.

5 VENDRE

SELL

Chacun de nos départements organise 4 ventes aux enchères par an ainsi que des ventes online. Après la clôture des enchères, le département vous informe du résultat et vous recevrez le produit de celles-ci sous 4 à 6 semaines.

Each of our departments organises 4 auctions a year, as well as online sales. Once the auction has closed, the department will inform you of the result and you will receive the proceeds within 4 to 6 weeks.

COMMENT ACHETER ?

HOW TO BID?

1 S'ABONNER À NOTRE NEWSLETTER ET NOUS SUIVRE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

SUBSCRIBE TO OUR NEWSLETTER
AND FOLLOW US ON SOCIAL NETWORKS

- S'inscrire à la newsletter pour être informé des *Temps forts* chez Aguttes, suivre les découvertes de nos spécialistes et recevoir les e-catalogues.
- Être informé de notre actualité sur les réseaux sociaux.

- *Subscribe to our newsletter to keep up to date with the highlights at Aguttes, follow our specialists' discoveries and receive e-catalogues.*
- *Keep up to date with our news on social networks.*

2 AVANT LA VENTE, DEMANDER DES INFORMATIONS AU DÉPARTEMENT

BEFORE THE SALE, REQUEST INFORMATION
FROM THE DEPARTMENT

Nous vous envoyons, sur demande, des informations complémentaires par e-mail : rapports de condition, certificats, provenance, photos... Nous vous envoyons des photos et vidéos complémentaires par MMS, WhatsApp, WeChat. Chaque lot présenté a été préalablement examiné puis décrit en application du décret Marcus (3 mars 1981). La responsabilité d'Aguttes, selon la législation en vigueur, quant à l'authenticité du bien présenté est engagée.

Nous vous accueillons pour une visite privée sur rendez-vous. Nous vous invitons systématiquement aux expositions publiques quelques jours avant la vente. Si vous ne pouvez pas vous déplacer, nous programmons une conversation audio ou vidéo pour échanger avec vous.

On request, we can send you additional information by e-mail: condition reports, certificates, provenance, photos, etc. We can send you additional photos and videos by MMS, WhatsApp or WeChat. Each lot presented has been examined and described in accordance with the Marcus Decree (3 March 1981). Aguttes is responsible for the authenticity of the items presented, in accordance with current legislation.

We systematically invite you to public exhibitions a few days before the sale. If you are unable to attend, we can arrange an audio or video chat with you.

3 ENCHÉRIR

BID

- Venir et enchérir en salle.
- S'enregistrer pour enchérir par téléphone auprès de bid@aguttes.com.
- S'enregistrer pour enchérir sur le *Live* (solution recommandée pour les lots à moins de 5000€).
- Laisser une enchère maximum auprès de bid@aguttes.com.

- *Come and bid in the auction room.*
- *Register to bid by telephone at bid@aguttes.com.*
- *Register to bid on Live (recommended for lots under €5,000).*
- *Leave a maximum bid at bid@aguttes.com.*

4 PAYER ET RÉCUPÉRER SON LOT

PAY AND RECEIVE YOUR PROPERTY

- Régler son achat (virement ou paiement en ligne par carte bancaire recommandés).
- Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur.

- *Pay for your purchase (bank transfer or online payment by credit card recommended).*
- *Then collect your order or arrange for a courier to collect it.*



Vente Autoworld. Auction & Motion en octobre 2024 à Bruxelles. Produit vendu : 4,5 millions d'euros

50 ANS DE PASSION DES ENCHÈRES

Restée indépendante, sans actionnaire extérieur, la maison Aguttes s'est hissée au fil des années, au rang d'acteur majeur du marché de l'art. Cette croissance s'articule autour des valeurs primordiales de transparence dans l'intermédiation, de discrétion, de rigueur et d'audace. Fondée à Clermont-Ferrand en 1974 par Claude Aguttes, et restée familiale avec trois enfants actifs au sein de la maison, elle se compose d'une équipe de 60 personnes aujourd'hui qui constitue sa qualité première. Avec une salle des ventes internationale située dans l'ouest parisien et des bureaux de représentation à Lyon, Clermont-Ferrand, Aix-en-Provence, Lille, Bruxelles et Genève, la maison se distingue par son service personnalisé et sa réactivité. Les experts internalisés dans 17 départements permettent la valorisation et la vente de grandes collections, de tableaux, d'objets, de bijoux et d'automobiles exceptionnels. Avec sa force de frappe en communication et ses acheteurs à 50 % internationaux, la maison atteint régulièrement des records mondiaux. Consciente de la confiance que lui accordent ses vendeurs, elle reste au service de ces derniers avant tout.

NOTRE MISSION : L'ART ET LA PASSION DE LA TRANSMISSION

L'ensemble des collaborateurs de la maison est au service du beau, de la transmission émotionnelle et intellectuelle entre les collectionneurs. Chaque œuvre d'art doit être défendue au mieux sur le marché avec passion. L'obtention du meilleur prix d'adjudication est l'objectif intrinsèque de la vente aux enchères. Nos responsables de départements s'engagent personnellement à honorer la confiance de leurs clients en garantissant leurs intérêts et en les conseillant. C'est l'ADN de notre maison familiale.

POURQUOI AGUTTES ?

- Expertise**

Plus de 17 départements spécialisés
- Accompagnement personnalisé**

Agilité pour la vente de lots à fort potentiel
- Records à l'international**

Plus de 50 % d'acheteurs étrangers
- Culture de l'excellence**

Pour des lots allant de 10 000 à 2 millions d'euros
- Fréquence des ventes**

4 ventes aux enchères annuelles par spécialité

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS & SERVICES

Pour inclure vos biens, contactez-nous !
Estimations gratuites et confidentielles sur rendez-vous

Art impressionniste & moderne
Pierre-Alban Vinquant
+33 1 47 45 08 20 • +33 7 64 41 09 04
vinquant@aguttes.com

Arts d'Asie
Clémentine Guyot
+33 1 47 45 00 90 • +33 7 83 19 05 89
guyot@aguttes.com

Arts décoratifs du XX° & Design
Jessica Remy-Catanese
+33 1 47 45 08 22 • +33 7 61 72 43 19
remy@aguttes.com

Automobiles de collection
Automobilia
Gautier Rossignol
+33 1 47 45 93 01 • +33 7 45 13 75 78
rossignol@aguttes.com

Bagagerie & Objets griffés
Éléonore des Beauvais
+33 1 41 92 06 47
desbeauvais@aguttes.com

Bijoux & Perles fines
Philippine Dupré la Tour
+33 1 41 92 06 42 • +33 6 17 50 75 44
duprelatour@aguttes.com

Cartes de collection
Sports
François Thierry
+33 1 41 92 06 69
thierry.consultant@aguttes.com

Collections particulières
Sophie Perrine
+33 1 41 92 06 44 • +33 7 60 78 10 27
perrine@aguttes.com

Grands vins & Spiritueux
Pierre-Luc Nourry
+33 1 47 45 91 50 • +33 7 63 44 69 56
nourry@aguttes.com

Instruments de musique & Archets
Hector Chemelle
+33 1 41 92 06 68 • +33 7 69 02 70 85
chemelle@aguttes.com

Livres anciens & modernes
Affiches, Manuscrits & Autographes
Sophie Perrine
+33 1 41 92 06 44 • +33 7 60 78 10 27
perrine@aguttes.com

Mobilier & Objets d'art
Haute époque
Grégoire de Thoury
+33 1 41 92 06 46 • +33 7 62 02 04 72
thoury@aguttes.com

Montres de collection
Claire Hofmann
+33 1 47 45 93 08 • +33 7 49 97 32 28
hofmann@aguttes.com

Peintres d'Asie : Chine & Vietnam
Charlotte Aguttes-Reynier
+33 1 41 92 06 49 • +33 6 63 58 21 82
reynier@aguttes.com

Post-war & Art contemporain
Ophélie Guillerot
+33 1 47 45 93 02 • +33 7 60 78 10 07
guillerot@aguttes.com

Tableaux & Dessins anciens
Victoria Damidot
+33 1 47 45 91 57
damidot@aguttes.com

Inventaires & Partages
Claude Aguttes et Sophie Perrine,
commissaires-priseurs
+33 1 41 92 06 44 • perrine@aguttes.com

SIÈGE SOCIAL
Salle des ventes

Aguttes Neuilly
+33 1 47 45 55 55

164 bis, avenue Charles-de-Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine

BUREAUX
DE REPRÉSENTATION

Aix-en-Provence
Adrien Lacroix
+33 6 69 33 85 94 • adrien@aguttes.com

Lille
Pauline Boddaert
+33 3 74 09 44 45 • boddaert@aguttes.com

Lyon
Dorothée Lécrivain
+33 4 37 24 24 24 • lecrivain@aguttes.com

Régions Ouest
Marie de Calbiac
+33 7 60 78 08 77 • calbiac@aguttes.com

Bruxelles
Ernest van Zuylen
+32 487 14 11 13 • vanzuylen@aguttes.com

Genève
Côme Bizouard de Montille
+41 225 196 884
montille.consultant@aguttes.com

VENTES À VENIR

2025 DE MARS
À JUIN

27 MARS
À 14H30

Rendez-vous classique
AGUTTES NEUILLY

01 AVRIL
À 14H30

Maîtres anciens
AGUTTES NEUILLY

03 AVRIL [JUSQU'AU]
À PARTIR DE 17H

Numismatique
ONLINE ONLY

07 AVRIL
À 16H

Tour Auto 2025
La Vente Officielle
PARIS EXPO, PORTE DE VERSAILLES

09 AVRIL
À 15H30

Arts décoratifs du XX° & Design
AGUTTES NEUILLY

10 AVRIL
À 14H30

Post-war & Art contemporain
AGUTTES NEUILLY

15 AVRIL
À 14H30

Arts de la table
AGUTTES NEUILLY

16 AVRIL
À 14H30

Monnaies anciennes
AGUTTES NEUILLY

17 AVRIL
À 14H30

Bijoux
AGUTTES NEUILLY

24 AVRIL
À 10H30

Grands vins & Spiritueux
AGUTTES NEUILLY

27 AVRIL
À 14H

Cartes de collection
Première partie
PAVILLON VENDÔME, PARIS

29 AVRIL [JUSQU'AU]
À PARTIR DE 17H

Cartes de collection
Deuxième partie
ONLINE ONLY

06 MAI
À 14H30

Bagagerie
AGUTTES NEUILLY

13 MAI
À 14H30

Peintres d'Asie
Chine & Vietnam
AGUTTES NEUILLY

16 MAI
À 14H30

Sports
AGUTTES NEUILLY

22 MAI
À 14H30

Haute époque
AGUTTES NEUILLY

10 JUIN
À 14H30

Instruments
& Archets du quatuor
AGUTTES NEUILLY

12 JUIN
À 14H30

Arts d'Asie
AGUTTES NEUILLY

Post-war & Art contemporain

Women
in Art

PROCHAINES VENTES
10 AVRIL ET 25 JUIN 2025

Chiharu Shiota (née en 1972)
Accumulated Darkness 4, 2004
Encre et pastel sur papier
24,2 x 27,3 cm
En vente le 10 avril



Contact : Ophélie Guillerot
+33 1 47 45 93 02 • guillerot@aguttes.com

Bijoux & Perles fines

PROCHAINES VENTES
17 AVRIL ET 2 JUILLET 2025



Cartier
Bague « Diamants »
Vendue 180 000 € en octobre 2024

Ce calendrier est sujet à modifications.
Retrouvez toutes nos dates de ventes sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com)

Contact : Philippine Dupré la Tour
+33 1 47 45 93 04 • duprelatour@aguttes.com

AGUTTES

Grands vins & Spiritueux

PROCHAINES VENTES
24 AVRIL ET 26 JUIN 2025



Contact : Pierre-Luc Nourry
+33 1 47 45 91 50 • nourry@aguttes.com

Magnum Petrus 2010
Pomerol
Vendu 5 500 € en novembre 2024

AGUTTES

Bagagerie

PROCHAINE VENTE
6 MAI 2025



Chanel
Timeless blanc
Vendu 2 000 €

Contact : Eléonore des Beauvais
+33 1 47 45 93 02 • beauvais@aguttes.com

Sports

PROCHAINE VENTE
16 MAI 2025



Rugby
Maillot préparé pour la Tournée
« Équipe de France » aux États-Unis
et Canada 2004
En vente le 16 mai

Contact : François Thierry
+33 1 41 92 06 69
thierry.consultant@aguttes.com

AGUTTES

Automobiles de collection

Automobilia

PROCHAINES VENTES
LA VENTE D'ÉTÉ • 29 JUIN 2025, PARIS
AUTOWORLD. AUCTION & MOTION • 11 OCTOBRE 2025, BRUXELLES
LA VENTE D'AUTOMNE • 30 NOVEMBRE 2025, PARIS

1986 – Citroën BX 4 TC
Vendue 107 000 € en mars 2025

Contact: Hugo Baldy
+33 7 60 78 10 18 • automobiles@aguttes.com



AGUTTES





AGUTTES