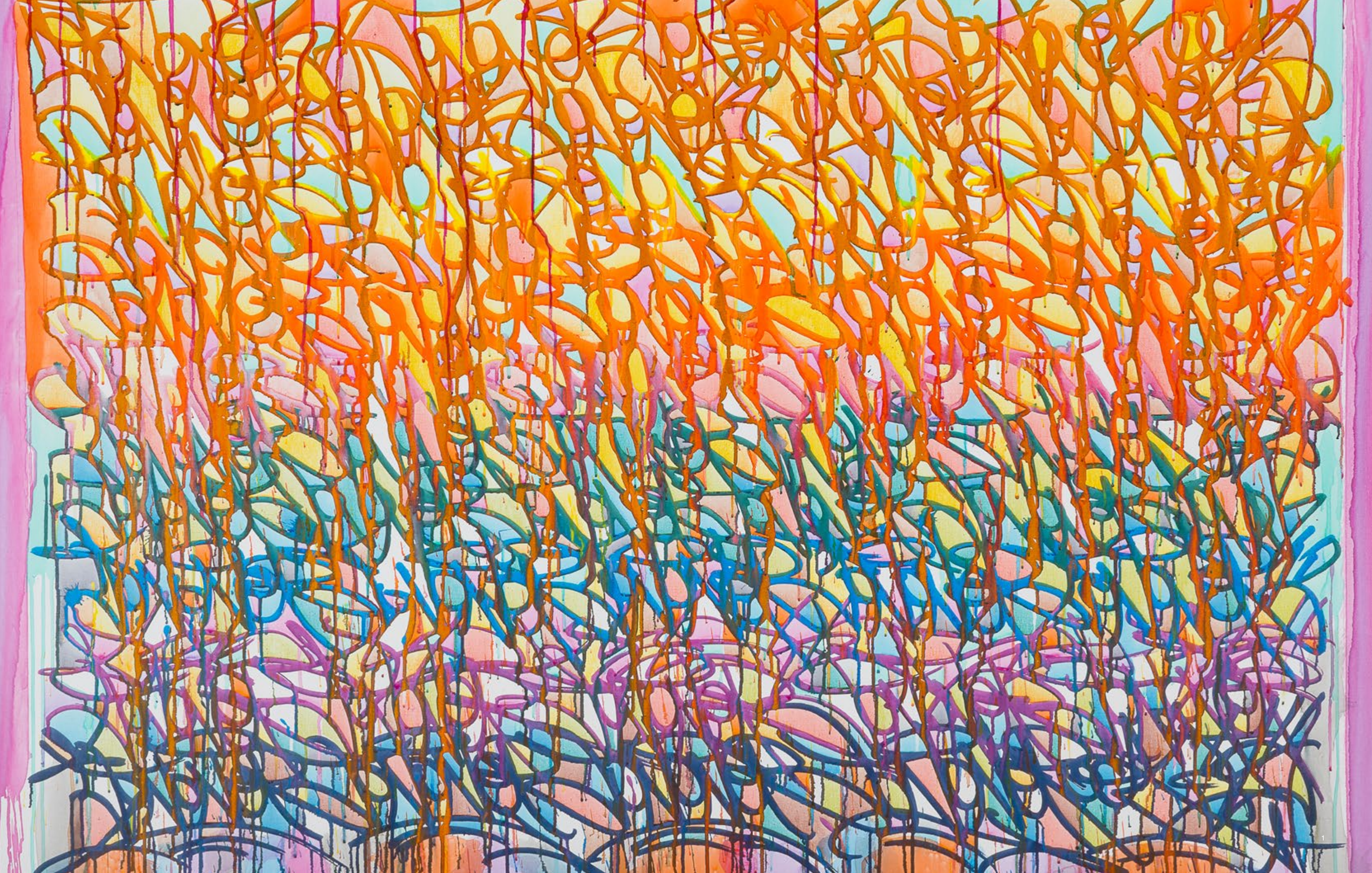


AGUTTES



TOUR AUTO OPTIC 2000
LA VENTE ANNIVERSAIRE

Lundi 30 août 2021





CONTACTS POUR CETTE VENTE



Département
Automobiles de collection

Gautier Rossignol
+33 (0)1 47 45 93 01
+33 (0)6 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com



Département
Art contemporain

Ophélie Guillerot
+33 (0)1 47 45 93 02
+33 (0)7 60 78 10 07
guillerot@aguttes.com



Département
Design

Marie-Cécile Michel
+33 (0)1 47 45 08 22
+33 (0)7 61 72 43 19
michel@aguttes.com



Département
Vins & Spiritueux

Pierre-Luc Nourry
+33 (0)1 47 45 91 50
+33 (0)7 63 44 69 56
nourry@aguttes.com



Directeur du pôle
Art de vivre & Collections
Département Montres

Philippine Dupré la Tour
+33 (0)6 17 50 75 44
duprelatour@aguttes.com

Administration des ventes
Automobiles

Clothilde Duval
+33 (0)1 47 45 91 53
+33 (0)7 64 36 18 21
duval@aguttes.com

Logistique Automobiles

Hugo Baldy
+33 (0)1 47 45 93 01
+33 (0)7 60 78 10 18
baldy@aguttes.com

Enchères par téléphone
Ordre d'achat

bid@aguttes.com

Relations acheteurs

+33 (0)4 37 24 24 22
buyer@aguttes.com

Département communication

Sébastien Fernandes
fernandes@aguttes.com

Relations médias

Anne-Sophie Philippon
+33 (0)6 27 96 28 86
rp@lepetitstudiolo.fr

Relations Asie

Aguttes拍卖公司可提供中文服务
(普通话及粤语), 请直接联系
jiayou@aguttes.com

AGUTTES

Président Claude Aguttes

Associés

Directeurs associés

Philippine Dupré la Tour
Charlotte Aguttes-Reynier

Associés

Sophie Perrine, Gautier Rossignol,
Maximilien Aguttes

SAS Claude Aguttes
(SVV 2002-209)

Commissaires-priseurs habilités
Claude Aguttes, Sophie Perrine

SELARL Aguttes & Perrine

Commissaire-priseur judiciaire



TOUR AUTO OPTIC 2000
LA VENTE ANNIVERSAIRE

Vente aux enchères

Grand Palais Éphémère • Champ-de-Mars
Lundi 30 août 2021, 16h

Exposition publique

Lundi 30 août : 10h - 15h

Les mesures liées à la crise sanitaire sont susceptibles de changer. Nous vous invitons à consulter régulièrement **aguttes.com** afin de prendre connaissance des changements quant à l'organisation de l'exposition et/ou le déroulement de la vente aux enchères.

Cliquez et enchérissez sur **aguttes.com**

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

Aguttes Neuilly

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



Avant-propos

par Claude Aguttes
Président et commissaire-priseur
de la maison Aguttes

Comment se ruiner ? Comment vivre ?
J'aime les voitures qui me remettent dans les années 1980, et je préfère me déplacer dans des modèles de cette époque.
C'est une préférence, sans doute une certaine nostalgie, mais ce n'est pas une passion.
Heureusement car j'ai eu d'autres passions dévorantes : la vènerie et la fauconnerie, que je ne pratique plus, à regrets, mais qui m'habitent toujours. Je les ai remplacées par une autre passion ; celle des châteaux forts dont je possède deux modèles : un de plaine avec douves en eau et pont-levis et un de montagne avec des pentes abruptes et dures à escalader.
Ce sont des ruines ruineuses... mais quel bonheur de quitter Paris en courant dès que cela est possible pour se retrouver en haut d'une tour datant de l'an Mil. Cela ne peut se décrire.
Je suis heureusement très passionné et cela me porte.
Au Tour Auto, il n'y a que des passionnés qui se ruinent... mais qui vivent. Évidemment, je suis plus en communion avec les castellologues pour parler de poliorcétique ou avec des fauconniers pour parler de haut ou bas-vol mais si je ne peux pas parler moteur je comprends et aime les hommes et les femmes qui vivent leurs passions, et qu'ils soient bavards ou pas, qu'ils s'expriment ou pas, leur regard est différent. Je vous envie et j'aimerais vous suivre sur les routes, mais il faut rester lucide. On n'a malheureusement qu'une vie !
Être au milieu de vous tous, passionnés, est aussi un grand moment pour moi et je vous en remercie.
Mes remerciements vont également à Gautier Rossignol, toujours enthousiaste et prêt à mettre le contact, ainsi qu'à son équipe.



*How to go broke? How to live?
I like cars that take me back to the 80s, and I prefer to drive around in models from that era.
It's a preference, probably some nostalgia, but it's not a passion.
Fortunately, I have or had other devouring passions: hunting and falconry, which I no longer practice, with regrets, but which still inhabit me. I have replaced them with another passion, that of fortified castles, of which I own two: one in the plains with a moat and drawbridge, and one in the mountains with steep and hard to climb slopes.
They are ruinous ruins... but what a joy to run out of Paris as soon as possible to find oneself on top of a tower dating from the year 1000.
This cannot be described.
Fortunately, I am very passionate, and it carries me.
At the Tour Auto, there are only passionate people who ruin themselves... but who live.
Obviously, I am more in communion with castellologists to talk about poliorcethics or with falconers to talk about high or low flight, but if I can't speak automobile, I understand and love the men and women who live their passions. Whether they are talkative or not, whether they express themselves or not, their view is different.
I envy you and I would like to follow you on the road, but we must remain lucid. Unfortunately, we only have one life!
Being in the middle of you all, passionate, is also a great moment for me and I thank you for it.
My thanks also go to Gautier Rossignol, always enthusiastic and ready to put the contact, as well as to his team.*

Édito

par Gautier Rossignol
Directeur du département
Automobiles de collection



Quel rendez-vous !

Le passé le plus riche rencontre l'urgence de l'instant présent. De l'instant pressant, même ! L'atmosphère fébrile d'une course qui part... nous la vivrons ensemble ! Les derniers préparatifs, l'après-midi qui s'emplit, qui déborde d'exigences toutes urgentes, avant l'emballlement. Car bon nombre d'entre nous, demain matin à pas d'heure, vont se placer sous le règne des chronos qui tournent.

Côté passé, l'histoire... Le temps long accumulé dans les pièces à disperser ; chacune des autos que nous vous proposons est née voici longtemps, dans un autre air du temps et pour d'autres avenir, qui n'ont pas tous eu lieu... Modeste Citroën ou prestigieuse Ferrari, chaque voiture est conçue dans un seul but... rouler ! Bien sûr, les triomphes côtoient aussi les échecs, mais aujourd'hui avouons-le, tous sont émouvants. Il aura fallu des années pour concevoir ces machines, des heures pour les fabriquer et chaque exemplaire y ajoute le condensé des moments vécus à son bord ; et même des moments passés à rêver de sa ligne ou de ses accélérations. Je persiste à croire que s'offrir une voiture de collection est l'une des meilleures façons de capturer ses plus vieux rêves !

Alors quel rendez-vous, oui ! Et dans quel lieu : le Grand Palais Éphémère ! L'altitude solennelle du Grand Palais, les grandes instances à respecter, les valeurs, tout cela mélangé avec le fugace, le précieux de l'instant à ne pas rater. Vous me permettrez d'y voir un symbole...

Il faut vous dire que pour moi, cette rencontre est toute particulière... Ceux qui me connaissent savent bien mon goût pour la course. Et l'épreuve du Tour Auto est depuis longtemps l'une de mes balises annuelles, l'un de mes phares personnels. Voici quelques années, je m'activais parmi le staff de Peter Auto ici même, au Mans Classic, à Chantilly... au 103 (pour ceux qui savent !). Ces souvenirs font celui que je suis aujourd'hui. Pour une part, je me suis construit là, comme les copains, à force de travail, de jours rallongés et de week-ends distendus. Aujourd'hui, l'examen de ce jour consiste à confronter mon métier d'aujourd'hui et l'ancien en mettant en avant leur dénominateur commun : la passion.

Les voitures rassemblées devant vous ce 30 août ont fait l'objet d'une sélection particulière. Mon équipe et moi-même avons voulu que chacune soit spéciale, digne de l'attention du meilleur public qui soit. Je tenais donc dans ces lignes à remercier tous les collectionneurs qui nous ont fait confiance pour cette première si attendue. Sans eux, rien de tout cela n'aurait été possible... Alors Merci !

Aguttes, cette nouvelle famille qui m'entoure depuis tout juste cinq ans, apporte un soin tout particulier aux détails, à la proximité qu'elle entretient avec ses clients, à l'humain. Alors, sachez-vous distraire quelques minutes avant ce départ tant espéré. Laissez-vous tenter, laissez-vous vibrer au rythme des enchères, avant de vivre – équipages et spectateurs – aux sons de carburations libres... le frisson traversant de la vitesse.

What a rendez-vous!

The richest past meets the urgency of the present. Of the urging moment, even! The feverish atmosphere of a race that is starting... we will experience it together! The final preparations, the afternoon that is filled with urgent demands, before the rush. For many of us, tomorrow morning at the crack of dawn, will be under the reign of the spinning stopwatches.

On the past side, history... The long time accumulated in the pieces to be dispersed; each of the cars we are proposing to you was born a long time ago, in another time and for other futures, not all of which have taken place... Modest Citroën or prestigious Ferrari, each car is conceived with a single purpose... to ride! Of course, no triumph is without failure, but today we have to admit that they are all capable of moving. It took years to design these machines, hours to build them, and each one adds a summary of the moments spent on board; and even moments spent dreaming of its lines or its accelerations. I still believe that buying a classic car is one of the best ways to capture your oldest dreams!

So what a rendez-vous, yes! And in what a place: the Grand Palais Éphémère! The solemn altitude of the Grand Palais, the great traditions to respect, the values, all this mixed with the fleeting, precious moment not to be missed. You will allow me to see a symbol in this...

I must tell you that for me, this rendez-vous is very special... Those who know me well know my taste for racing. And the Tour Auto has long been one of my annual beacons, one of my personal beacons. A few years ago, I was working among the staff of Peter Auto here, at Le Mans Classic, at Chantilly... at the 103 (for those who know!). These memories make me who I am today. For a part, I built myself there, like my friends, through hard work, long days and longer week-ends. Today's review consists of comparing my current profession with the old one, highlighting their common denominator: passion.

The cars assembled in front of you on the 30th of August have been the subject of a special selection. My team and I wanted each one to be special, worthy of the attention of the best public there is. I would like to thank all the collectors who trusted us for this long awaited premiere. Without them, none of this would have been possible... So thank you!

Aguttes, this new family that has surrounded me for just five years, pays particular attention to details, to the closeness it maintains with its customers, to the human touch. So, take a few minutes to distract yourself before this long-awaited departure. Let yourself be tempted, let yourself vibrate to the rhythm of the auctions, before experiencing - crews and spectators alike - to the sounds of free carburation... the thrill of speed.



Index

Automobiles de collection

14

1990 - CITROËN 2CV CHARLESTON « 9 KM »	14
1958 - PORSCHE 356 AT 2 1600 S CONVERTIBLE D	22
2007 - MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN	40
1959 - MERCEDES 300SL ROADSTER	46
1962 - FERRARI 250 GT BERLINETTA SWB (C)	88
1986 - RENAULT 5 TURBO 2 GR. B « CÉVENNES »	98
1922 - BENTLEY 3 LITRE	104
1981 - PROTOTYPE JULES DAKAR en avant-première	114

Art contemporain

32

BERNAR VENET	32
INTERVIEW DE JONONE	60
JONONE / JONONE ROCK	64
JONONE / JONONE ROCK	66
JONONE	72
JAN FABRE	80

Design

28

PIERRE JEANNERET, PAIRE DE FAUTEUILS « EASY »	28
PIERRE JEANNERET, BUREAU	30
PIERRE JEANNERET, PAIRE DE FAUTEUILS PIEDS X	76
GUILLAUME PIÉCHAUD, FAUTEUIL « ARAIGNÉE »	86

Vins & Spiritueux

12

PETRUS - 1989	12
CHÂTEAU LA CONSEILLANTE - 2005	12
CHÂTEAU PALMER - 2005	13
CHÂTEAU D'YQUEM - 1999	13
CHÂTEAU DES LAURETS X GILLES CHABRIER	54
CHÂTEAU MOUTON-ROTHSCHILD - 2009	74
CLOS DE LA ROCHE - 2017 - A. ROUSSEAU	74
CHAMBERTIN CLOS DE BÈZE - 2017 - A. ROUSSEAU	75
GEVREY CHAMBERTIN - 2017 - A. ROUSSEAU	75

CHARTREUSE VERTE VOIRON	96
CHARTREUSE JAUNE TARRAGONE	97
FINE DE BOURGOGNE - 1986 - DRC	97
MONTRACHET - 2005 - E. SAUZET	112
VIGNES DE L'ENFANT JÉSUS - 2003 - BOUCHARD P&F	112
CHAMPAGNE SALON ŒNOTHÈQUE	113

Montre

20

AUDEMARS PIGUET	20
CONDITIONS DE VENTE	118
COMMENT ACHETER ?	123
DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS	124
CALENDRIER DES VENTES	125



1

1 bouteille Petrus

1989
Pomerol

2 400 - 2 600 €



2

**CBO 6 bouteilles
Château La Conseillante**

2005
Pomerol

1 100 - 1 200 €



3

CBO 6 bouteilles Château Palmer

2005
3° Grand Cru Classé Margaux

1 300 - 1 440 €



4

1 Impérial Château d'Yquem

1999
C1 - Supérieur Sauternes
(e.l.s ; CBO)

2 000 - 2 400 €

Citroën 2 CV Charleston 1990

5

9 km au compteur
Jamais immatriculée

Châssis n°: VF7AZKA171949

Voiture neuve d'époque, jamais immatriculée
Modèle le plus emblématique,
Charleston rouge Delage
Véritable machine à remonter le temps

9 km on the odometer
Never registered

Chassis number: VF7AZKA171949

*New car, never registered
Most emblematic model, Delage red
Charleston
A real time capsule*

50 000 - 70 000 €





**1990 - CITROËN 2 CV CHARLESTON
9 KM AU COMPTEUR**

Lot 5

La voiture qui illustre ces pages est une Citroën 2 CV Charleston Rouge Delage de 1990 absolument neuve : elle ne fut jamais vendue... ni immatriculée, conservant depuis 1990 un état exceptionnel. Fait d'ailleurs unique : les éléments de carrosserie sensés recevoir les plaques d'immatriculation sont vierges de tout perçage, et plus rare encore, la voiture dispose du rarissime document CERFA n°96-4761, autrement appelé « Demande de certificat d'immatriculation d'un véhicule neuf ».

L'état du véhicule est bien entendu absolument incroyable... Chaque détail est à l'avenant : les pneus n'ont jamais été regonflés (l'air est « d'origine Citroën »), les fluides (huile moteur et boîte de vitesses, liquide de frein) sont ceux mis à l'usine, toutes les étiquettes et les marquages usine sont présents, et l'habitacle « sent le neuf ». Il n'est pas exagéré de dire que cette voiture est une véritable machine à remonter le temps.

Aucune 2 CV « neuve » (on en a déjà vue une ou deux) ne totalise moins de 9 km, et il est probable que cela corresponde à la distance séparant les différents ateliers de montage, et au court essai auxquelles les voitures étaient soumises avant leur livraison. Les quelques très rares 2 CV « neuves » déjà vues sur le marché ont à l'époque été vendues, et stockées par leurs propriétaires dans une démarche de spéculation ; celle-ci n'a au contraire jamais été vendue, pour des raisons personnelles au garagiste qui s'en sépare aujourd'hui, sortant des écrans radar depuis 1990. Il est rarissime de trouver des voitures invendues d'époque, et nous vous offrons ici l'opportunité d'acquérir un incroyable exemplaire de la plus iconique des automobiles.

Petit clin d'œil à l'histoire, la 2 CV est présentée dans sa version définitive sous la nef du Grand Palais, à l'occasion du premier Salon de l'Automobile d'après-guerre, en 1948. Entre la Type A gris métallisé AC 109 dévoilée le 7 octobre 1948 à la Charleston grise qui sort de la chaîne de production de l'usine espagnole de Mangualde le 27 juillet 1990, 5 114 961 Citroën 2 CV auront vu le jour toutes versions et séries confondues. Telle une évidence, la vente de cette Charleston exceptionnelle devait se tenir en ces lieux.

Pour ceux qui auraient besoin de saisir la place de la 2 CV dans l'histoire de France, les lignes qui vont suivre seront utiles. En 1935, Citroën, en faillite, est rachetée par la famille Michelin, qui a fait fortune avec sa manufacture de pneumatiques. *Exit* André Citroën, le nouveau patron s'appelle Pierre Michelin.





Mais lorsque celui-ci se tue dans un accident de la route, on fait appel à Pierre-Jules Boulanger, ingénieur de formation et jusque-là directeur des services commerciaux chez Michelin. Pour redresser la firme aux chevrons, il est contraint de licencier une partie des effectifs, mais aussi de mettre fin à d'intéressants projets, dont celui de la légendaire Traction 22 CV à moteur V8. Dans cette politique de rationalisation, il fait travailler ses équipes sur une voiture destinée à une population rurale et besogneuse, disposant de peu de moyens. Le cahier des charges est simplissime : la future voiture doit disposer de quatre places et pouvoir transporter 50 kg de bagages à 60 km/h, sans excéder une puissance fiscale de 2 CV, tout en étant facile d'entretien et économique. Elle doit en plus pouvoir traverser un champ labouré à pleine vitesse avec un panier d'œufs sans en casser un seul...

Le bureau d'études à carte blanche et va explorer des solutions parmi les plus originales. Le 1^{er} septembre 1939, 250 voitures tout juste homologuées sont assemblées, prêtes à être lancées sur le marché. Mais le 3 septembre, la guerre est déclarée. Les voitures (sauf trois, qui resteront cachées jusqu'en 1998) sont démontées et détruites. Les études continuent néanmoins pendant la durée du conflit, et dès la Libération, un nouveau moteur refroidi par air et une étonnante suspension à bras tirés voient le jour. La suite ? Vous la connaissez à présent !

The *car illustrating these pages is a brand-new Citroën 2 CV Charleston in Delage red from 1990: it has never been sold... nor registered, and has remained in exceptional condition since 1990. A unique fact: the bodywork parts that are supposed to receive the number plates are completely undrilled, and even more unique, the car has the very rare CERFA document n°96-4761, otherwise known as the "Application for a new vehicle registration certificate".*

The condition of the vehicle is of course absolutely incredible... Every detail is to the point: the tyres have never been re-inflated (the air is "factory original"), the fluids (engine and gearbox oil, brake fluid) are those put in at the factory, all the factory labels and markings are present, and the interior "smells like new". It is no exaggeration to say that this car is a real time capsule.

No "new" 2CV (we've seen one or two) has less than 9km on the clock, and it's likely that this corresponds to the distance between the various assembly workshops, and the short test drive the cars were subjected to before delivery. The very few "new" 2CVs already seen on the market were sold at the time and stored by their owners for speculation; this one was never sold, for personal reasons to the garage owner who is now disposing of it, having been off the radar since 1990. It is rare to find unsold cars of this period, and we offer you the opportunity to acquire an incredible example of the most iconic of cars.

In a nod to its history, the 2CV was presented in its final version in the nave of the Grand Palais during the first post-war Motor Show in 1948. Between the metallic grey AC 109 Type A unveiled on 7 October 1948 and the grey Charleston that rolled off the production line

at the Mangualde factory in Spain on 27 July 1990, 5,114,961 Citroën 2CVs were produced, all versions and series combined. The sale of this exceptional Charleston here was an obvious choice.

For those who need to understand the place of the 2CV in French history, the following lines will be useful. In 1935, Citroën, bankrupt, was bought by the Michelin family, who had made their fortune with their tyre factory. Gone was André Citroën, the new boss was Pierre Michelin. But when he was killed in a car accident, Pierre-Jules Boulanger, an engineer by training and until then director of commercial services at Michelin, was called in. To turn the company around, he was forced to lay off some of the staff, but also to put an end to some interesting projects, including the legendary Traction 22 CV with a V8 engine. As part of this rationalization policy, he had his teams work

on a car intended for a rural and hard-working population with few resources. The specifications were simple: the future car had to have four seats and to be able to carry 50 kg of luggage at 60 km/h, without exceeding a fiscal power of 2 HP, while being easy to maintain and economical. It must also be able to cross a ploughed field at full speed with a basket of eggs without breaking a single one... The design office was given carte blanche to explore some of the most original solutions. On September 1, 1939, 250 cars were assembled, ready to be launched on the market. But on 3 September, war was declared. The cars (except three, which remained hidden until 1998) were dismantled and destroyed. Nevertheless, studies continued during the war, and after the Liberation, a new air-cooled engine and an astonishing trailing arm suspension were introduced. What happened next? You know it now!

6

AUDEMARS PIGUET
Royal Oak

Équation du Temps (Genève 12h36)
Réf. 26603 ST
Boîtier No. 0028 / H 05657

Montre bracelet en acier avec quantième perpétuel, phases de la lune, lever et coucher du soleil et équation du temps

Boîtier octogonal, fond transparent, lunette et fond fermeture à vis, attaches sur bracelet, correcteurs sur la carrure, signé.

Cadran blanc dit « tapisserie » avec cadrans auxiliaires pour l'indication du lever et coucher du soleil à 3h et 9h, double indication pour le calendrier perpétuel et les phases de la lune à 6h et 12h, aiguille chemin de fer pour l'équation du temps (Genève 12h36).

Mouvement mécanique à remontage automatique, rotor stylisé et gravé, 41 rubis, calibre 2120/4, ajusté 5 positions, signé.

Bracelet/fermoir déployant en acier signé.

Accompagnée d'une pochette de service de la maison Audemars Piguet.
Diam. 42 mm

AUDEMARS PIGUET
Royal Oak
Equation of Time (Geneva 12:36)
Ref. 26603 ST
Case No. 0028 / H 05657

30 000 - 50 000 €

L'équation du temps, différence entre le temps moyen et solaire, est l'une des complications les plus rares utilisées dans le domaine de l'horlogerie depuis le milieu du XVIII^e siècle, notamment parmi les plus grands horlogers de la fin du Siècle de Lumières. Et il était donc normal que la maison Audemars Piguet lance un modèle sous le design icône de la Royal Oak à partir de 2010 soit dans une version en acier ou or rose.

Si l'on regarde la qualité de finition de cette pièce dotée de plusieurs complications, on retrouve bien sur tous les atouts de la manufacture concentrés dans une montre d'exception. Également le fait que cet exemple soit calculé sur le zénith du soleil à Genève, soit 12h36, donne à cette version un attrait supplémentaire lorsque l'on connaît le prestige de la ville de Genève pour les pièces de haute horlogerie.

La Royal Oak Equation du Temps (Genève 12h 36) est doté du calibre 2120 qui propose également la fonction du lever et coucher du soleil, fonction que l'on retrouve aussi sur les montres anciennes des grandes manufactures horlogères suisses ayant utilisées cette complication horlogère depuis le XIX^e siècle,

si complexe à mettre en place du fait de la position du soleil suivant les différentes saisons.

En résumé, rares sont les occasions de pouvoir acquérir une pièce de cette importance qui ne passe que sporadiquement en ventes aux enchères, Audemars Piguet étant l'une des marques phares en Suisse et contribuant au rayonnement de son patrimoine horloger, ainsi qu'à l'exception culturelle de l'horlogerie Suisse, depuis l'ouverture en 2020 de son musée au Brassus dans la vallée de Joux.

The equation of time, the difference between mean and solar time, is one of the rarest complications used in watchmaking since the middle of the 18th century, particularly amongst the greatest watchmakers of the Lumières. It was only natural that Audemars Piguet should launch a model featuring this complication with the iconic Royal Oak design from 2010, either in steel or rose gold.

If we look at the quality of the finishing of this piece with several complications, we find all the strengths of the manufacture concentrated in an exceptional watch.

What's more, the fact that this example is calculated on the zenith of the sun in Geneva, i.e. 12:36, gives this version an additional attraction when one knows the prestige of the city of Geneva for fine watchmaking pieces.

The Royal Oak Equation du Temps (Genève 12h 36) is equipped with the caliber 2120 which also offers the sunrise/sunset complication, a function that can also be found on antique watches of the great Swiss watch manufacturers who have used this horological complication since the 19th century, so complex to set up because of the position of the sun according to the different seasons.

In short, it is rare to be able to acquire a time-piece of this importance that is only sporadically sold at auction, Audemars Piguet being one of the leading brands in Switzerland and contributing to the influence of its watchmaking heritage, as well as to the cultural exception of Swiss watchmaking, since the opening in 2020 of its museum in Le Brassus in the Vallée de Joux.

Expert : Geoffroy Ader



7

Carte grise française
Châssis n°: 85852
Moteur n° : 83093

Plus rare qu'un Speedster
Très bel état d'usage
Matching numbers
Version S 75 ch

French title
Chassis n°: 85852
Engine n°: 83093

Rarer than a Speedster
Very nice condition
Matching numbers
S version 75 hp

220 000 - 280 000 €

**Porsche 356 AT 2
1600 S Convertible D
1958**





1958 - PORSCHE 356 AT 2 1600 S
CONVERTIBLE D

Lot 7

Première voiture portant officiellement le nom de Porsche, la 356 voit le jour le 8 juin 1948, date de son homologation à Gmünd, en Autriche. Alors que le prototype disposait d'un châssis tubulaire et d'un moteur en position centrale, la version de série se caractérise par sa coque autoporteuse et son moteur (un 4-cylindres cubant 1 086 cm³) en porte-à-faux arrière, comme la célèbre Volkswagen dont elle dérive désormais. Jusqu'en 1951, cinquante-deux exemplaires de cette première 356 (caisse alu) sortiront de la scierie de Gmünd, reconvertie en usine. La marque déménage ensuite à Zuffenhausen, en banlieue de Stuttgart, et passe de l'artisanat à la grande série, avec l'apparition de nouvelles motorisations 1300 (en fait 1 286 puis 1 290 cm³) puis 1500 (1 488 cm³), et de carrosseries acier. En 1956, *exit* la 356 « pré-A » (appellation apocryphe), caractérisée par son pare-brise en deux parties, place à la 356 A,

disponible en 1300 et avec un nouveau moteur 1600 (1 582 cm³), et désormais identifiable à son pare-brise panoramique. Si la 356 est disponible depuis le début en version cabriolet, l'année 1955 voit l'apparition de l'iconique Speedster. C'est Max Hoffman, le célèbre *dealer* New-Yorkais d'origine allemande, qui commande à Porsche une version plus spartiate et – surtout – *low cost* du cabriolet de série. L'homme qui tient le *showroom* installé au 430 Park Avenue, sera aussi le « père » des légendaires Mercedes 300 SL Coupé Gullwing et BMW 507 Roadster, et d'une éphémère Porsche 356 Convertible apparue en 1958. Si le Speedster trouve son public, certains clients lui reprochent en effet son confort trop basique, et notamment un pare-brise trop bas ou ses peu pratiques vitres escamotables en mica. Le nouveau Convertible D, exclusivement carrossé par la Karosseriwerke Drauz comme son nom l'indique, offre un style très proche du Speedster,

mais dispose de finitions plus raffinées et plus pratiques à l'usage, parmi lesquelles un pare-brise plus haut protégeant mieux du vent et des intempéries, et incidemment une capote offrant plus d'espace. L'intérieur également plus luxueux, mieux fini, bénéficie de sièges plus confortables et de vitres en verres escamotables par un système classique à manivelle. Disponible uniquement en 1600, on retrouvait sous le capot arrière, le flat-four en version Normal 60 ch (type 616/1) ou Super 75 ch (type 616/2). Entre août 1958 et septembre 1959, seuls 1 331 exemplaires de Porsche 356 A Convertible D verront le jour... contre 1 750 Speedster. La Convertible D est donc indéniablement l'une des Porsche 356 de série les plus rares de la production Porsche. La voiture qui illustre ces pages est l'une de ces très rares 356 A carrossée en Convertible par Drauz et, l'une des très recherchées 1600 Super à moteur 75 ch. Si la grande majorité des modèles furent envoyés aux Etats-Unis



à la demande de l'importateur Max Hoffman, 85852 est un modèle européen sortie d'usine le 17 décembre 1958 et livré à son premier propriétaire six jours plus tard, un GI alors en poste en Allemagne. Elle arborait alors une teinte *Ivory* d'origine, avec en option des pare-chocs aux normes européennes, des pneus Metzeler, des sièges inclinables et une trousse à outils. On retrouve d'ailleurs au dossier une photo de la voiture devant une concession Volkswagen dans cette configuration. Elle portait l'immatriculation K2974. Un temps aux Etats-Unis, la voiture sera ensuite achetée par un collectionneur résidant dans l'Est de la France. Alors repeinte dans la très élégante teinte Meissen Blue, elle est une participante régulière de la Coupe des Alpes organisée par Rallystory. C'est auprès du spécialiste reconnu Serge Heitz que son propriétaire actuel en prendra possession en octobre 2006. Restaurée au début des années 2000 avec un combiné de couleurs parfait, noir,

cuir rouge avec une capote en toile beige, son habitacle est agrémenté d'un joli volant bois Nardi et le son du 4 cylindres Porsche d'un silencieux Carrera à deux sorties conforme à celui d'époque. Parfaitement entretenu chez Porsche Velisy dans un premier temps puis par Valentin Kaiser, grand spécialiste du modèle en région parisienne, le comportement de ce Convertible D ne souffre pas la critique. Lors de notre essai, nous avons apprécié la tenue de route de ce modèle mais surtout la vivacité de son moteur parfaitement préparé. Si la direction est précise, les changements de rapports le sont aussi et procurent un vrai agrément supplémentaire à l'ensemble. Le freinage, refait récemment, se montre performant avec une attaque de pédale agréable, sans vibration ou mouvement dans la direction, preuve d'un réglage des trains roulants optimal. Roulant régulièrement lors de rallyes de voitures anciennes ou sur de courts déplacements en région parisienne, cette voiture est aussi

agréable à conduire qu'elle est exclusive sur le marché de la collection ! Les amateurs de 356 le savent bien, la Convertible D est largement sous-cotée par rapport à un Speedster, alors que les deux modèles sont très proches de conception et de philosophie. Offrant d'avantage de confort... et d'étanchéité, ce très bel exemplaire ravira les *gentlemen* – et *women drivers* les plus exigeant(e)s.



The 356 was the first car to officially bear the Porsche name and was launched on the 8th of June 1948, date of its homologation in Gmünd, Austria. Whereas the prototype had a tubular chassis and a mid-engine, the production version had a self-supporting body and a rear overhung engine (a 4-cylinder with a cubic capacity of 1,086 cc), like the famous Volkswagen from which it was now derived. Until 1951, fifty-two examples of this first 356 (aluminum body) were produced in the Gmünd sawmill, which was converted into a factory. The brand then moved to Zuffenhausen, in the suburbs of Stuttgart, and moved from a craft industry to mass production, with the appearance of a new 1300 (actually 1,286cc then 1,290cc) then 1500 (1,488 cc) engines, and steel bodies. In 1956, the 356 "pre-A" (apocryphal name), characterized by its two-part windscreen, was replaced by the 356 A,

available in 1300 and with a new 1600 engine (1,582 cm³), and now identifiable by its panoramic windscreen. Although the 356 was available from the start as a cabriolet, 1955 saw the appearance of the iconic Speedster. It was Max Hoffman, the famous New York dealer of German origin, who ordered a more spartan and - above all - low-cost version of the production convertible from Porsche. The man who ran the showroom at 430 Park Avenue was also the "father" of the legendary Mercedes 300 SL Coupé Gullwing and BMW 507 Roadster, as well as a short-lived Porsche 356 Convertible that appeared in 1958.

If the Speedster found its public, some customers reproached it for its too basic comfort, and in particular a too low windscreen or its not very practical retractable mica windows. The new Convertible D, exclusively bodied by the Karosseriwerke Drauz as its name indicates,

offers a style very close to the Speedster, but has more refined and practical finishes, including a higher windscreen providing better protection from the wind and bad weather, and incidentally a bonnet offering more space. The interior was also more luxurious, better finished, with more comfortable seats and glass windows that could be retracted by a classic crank system. Only available in 1600, the flat-four was available under the rear bonnet in Normal 60 hp (type 616/1) or Super 75 hp (type 616/2) versions. Between August 1958 and September 1959, only 1,331 Porsche 356 A Convertible Ds were produced... compared to 1,750 Speedster models. The Convertible D is therefore undeniably one of the rarest production Porsche 356s.

The car illustrated on these pages is one of the very rare 356 A's bodied as a Convertible by Drauz, and one of the much sought after 1600 Super with a 75 bhp engine. While the vast majority of models were sent to the USA at the request of importer Max Hoffman, 85852 is a European model that left the factory on 17 December 1958 and was delivered to its first owner six days later, a GI then stationed in Germany. It was painted in the original Ivory colour, with optional European standard bumpers, Metzeler tyres, reclining seats and a tool kit. A photo of the car in front of a Volkswagen dealership in this configuration is on file. It was marked K2974. The car was in the United States for a while, but was later bought by a collector living in eastern France. Then repainted in the very elegant Meissen Blue, it is a regular participant in the Coupe des Alpes organised by Rallystory.

The current owner took possession of the car in October 2006 from the renowned specialist Serge Heitz. Restored in the early 2000's with a perfect color combination of black, red leather and a beige canvas top, its interior is embellished with a nice Nardi wooden steering wheel and the sound of the Porsche 4-cylinder engine is enhanced by a Carrera twin tailpipe muffler in accordance with the original one. Perfectly maintained at Porsche Velizy first and then by Valentin Kaiser, a great specialist of the model in the Paris region, the behavior of this Convertible D does not suffer any criticism. During our test drive, we appreciated the handling of this model but above all the liveliness of its perfectly prepared engine. If the steering is precise, the gear changes are just as good and provide a real additional pleasure to the whole. The brakes, which have been recently reworked, perform well with a pleasant pedal attack,

without any vibration or movement in the steering, proof of the optimal adjustment of the running gear.

Riding regularly at classic car rallies or on short trips around Paris, this car is as enjoyable to drive as it is exclusive on the collector's market! As 356 enthusiasts know, the Convertible D is vastly underpriced compared to a Speedster, even though the two models are very similar in design and philosophy. Offering more comfort... and waterproofing, this very nice example will delight the most demanding gentlemen - and women - drivers.



8

PIERRE JEANNERET (1896-1967)

**Paire de fauteuils
dits « Easy armchairs »**

En teck, assise et dossier cannés.
Lettrage original peint en ceinture.
Circa 1960.
Dim. 69 x 52,5 x 62 cm

PROVENANCE

Bâtiments administratifs, Chandigarh, Inde

BIBLIOGRAPHIE

"Le Corbusier, Pierre Jeanneret -
Chandigarh, India", Laurence et Patrick
Seguin, Galerie Patrick Seguin, 2014,
modèle similaire pp. 174-181, 283

Eric Touchaleaume & G. Moreau,
"Le Corbusier Pierre Jeanneret - The Indian
adventure ", Editions Gourcuff Gradenigo
& Eric Touchaleaume Galerie 54, Paris, 2010

*Exceptional pair of Easy Armchairs
by Pierre Jeanneret, with their original letterings
27 3/16 x 20 11/16 x 24 7/16 in.*

15 000 - 20 000 €

PIERRE JEANNERET (1896-1967)

Bureau administratif

En teck, à plateau rectangulaire soutenu par un pied en X et un caisson ouvrant à quatre tiroirs, reliés par une entretoise.

Circa 1960

Dim. 76 x 137 x 76,5 cm

PROVENANCE

Bâtiments administratifs, Chandigarh, Inde

BIBLIOGRAPHIE

Eric Touchaleaume & G. Moreau, "Le Corbusier Pierre Jeanneret - The Indian adventure", Editions Gourcuff Gradenigo & Eric Touchaleaume Galerie 54, Paris, 2010

*Pierre Jeanneret Office Administrative
X-Leg Desk with teak top
29 15/16 x 53 15/16 x 30 1/8 in.*

12 000 - 18 000 €



Bernar Venet
(né en 1941)

10

***Position of Two Indeterminate Lines,*
1983**

Graphite sur bois, signée et datée au dos
Dim. 208 x 390 x 13 cm

Cette œuvre est répertoriée dans
les archives de l'artiste sous le numéro
d'inventaire bv83sr22.

PROVENANCE
Collection privée, France

*Graphite on wood, signed
and dated on the back
81 57/64 x 163 35/64 x 5 1/8 in.*

120 000 - 150 000 €



BERNAR VENET (né en 1941)
Position of Two Indeterminate Lines, 1983

Lot 10

Bernar Venet est un artiste plasticien français, né le 20 avril 1941 dans les Alpes-de-Haute-Provence. Il a vécu plus de 50 ans aux États-Unis où il s'est fait connaître pour ses sculptures en acier et son art conceptuel, mouvement dont il est le principal représentant français. Il réside actuellement dans le Sud de la France, au Muy dans le Var, où il ouvre ses portes chaque année pour des expositions estivales de sa Venet Foundation, fondation de droit américain établie en 2014.

Son arrivée à Nice en 1957 et ses contacts avec les milieux artistiques le font rencontrer en 1961 Ben, Arman et Martial Raysse. Cette période marque pour lui le début d'un long parcours, qui le conduira à l'art conceptuel. Travaillant le monochrome, Venet emploie plusieurs techniques, d'abord la peinture industrielle puis le goudron, selon lui le chemin le plus direct vers le noir, qu'il considère comme la couleur la plus absolue.

En 1966, Venet s'installe aux États-Unis et avec l'aide d'Arman, il fait la rencontre de grandes figures et notamment de Donald Judd avec

qui il se lie d'amitié. Il s'imprègne alors de l'art minimal et développe un intérêt croissant pour les mathématiques. Bernar Venet commence à créer des peintures conceptuelles utilisant des informations scientifiques et mathématiques et expose au côté de Donald Judd, Sol LeWitt, Carl André ou encore Dan Flavin. Dès les années 1970, il est reconnu comme une figure majeure de l'art conceptuel. Alors qu'il s'inscrit dans la démarche de ce mouvement qui se base sur une conception précise et ordonnée de toute œuvre, Bernar Venet s'intéresse logiquement aux mathématiques. Il y voit en effet un moyen d'étendre le domaine de l'art, de proposer une voie de plus à l'opposition figuration abstraction puisque le langage mathématique est universel et ne s'interprète que d'une seule façon. Dès lors, l'œuvre peut être interprétée de différentes manières, mais la formule mathématique dont elle résulte ne peut en revanche se regarder qu'avec un seul niveau d'interprétation, elle est monosémique par nature, notion chère à l'artiste. Puis à partir de 1976, Bernar Venet va explorer la ligne comme moyen d'expression de ses théories.

Son travail unanimement reconnu a fait l'objet d'expositions dans les institutions les plus prestigieuses comme en 2011 au château de Versailles. Les sculptures monumentales de Bernar Venet s'installent également dans l'espace urbain international que ce soit à Auckland, Berlin, Denver, Paris, Nice ou Séoul, ainsi que dans des collections privées.

L'œuvre que nous présentons aujourd'hui, Position de deux lignes indéterminées, de 1983 est caractéristique du travail de Bernar Venet à cette époque, il s'agit d'ailleurs de l'année du passage à la sculpture monumentale. La série Ligne indéterminée, commencée en 1979 en bois et puis vers 1984 en acier, est la matérialisation des théories et des recherches de l'artiste sur la nature des lignes : géométrique (droite, courbe, angle) ou aléatoire (ligne indéterminée). Il propose des œuvres qu'il conçoit comme « auto référentielles » avec un seul degré de signification, qui existent par et pour elles-mêmes, sans intervention extérieure. Cette démarche rejoint le cadre plus large de l'art conceptuel dans lequel la conception de l'œuvre est plus importante que sa réalisation.





AGUTTES



Bernar Venet

is a French visual artist, born on April 20, 1941 in the Alpes-de-Haute-Provence. He lived more than 50 years in the United States where he became known for his steel sculptures and his conceptual art, a movement of which he is the main French representative. He currently resides in the South of France, in Le Muy in the Var, where he opens his doors each year for summer exhibitions of his Venet Foundation, a foundation established under American law in 2014.

His arrival in Nice in 1957 and his contacts with the art world led him to meet Ben, Arman and Martial Raysse in 1961. This period marked the beginning of a long journey for him, which would lead him to conceptual art. Working in monochrome, Venet used several techniques, first industrial paint and then tar, according to him the most direct path to black, which he considered the most absolute color.

In 1966, Venet moved to the United States and with the help of Arman, he met great figures such as Donald Judd with whom he became friends.

He then immersed himself in minimal art and developed a growing interest in mathematics. Bernar Venet began to create conceptual paintings using scientific and mathematical information and exhibited alongside Donald Judd, Sol LeWitt, Carl André and Dan Flavin. By the 1970s, he was recognized as a major figure in conceptual art. As part of this movement, which is based on a precise and orderly conception of any work, Bernar Venet is logically interested in mathematics. He saw it as a way of extending the field of art, of proposing an additional path to the opposition of figuration and abstraction, since mathematical language is universal and can be interpreted in only one way. From then on, the work can be interpreted in different ways, but the mathematical formula from which it results can on the other hand be looked at with only one level of interpretation, it is monosemic by nature, a notion dear to the artist. From 1976 onwards, Bernar Venet explored the line as a mean of expressing his theories.

His unanimously recognized work has been the subject of exhibitions in the most prestigious institutions, such as the Château de Versailles in 2011. Bernar Venet's monumental sculptures have also found their way into international urban spaces in Auckland, Berlin, Denver, Paris, Nice and Seoul, as well as into private collections.

The work we are presenting today, Position of Two Indeterminate Lines, from 1983, is characteristic of Bernar Venet's work at that time, the year of his transition to monumental sculpture. The Indeterminate Line serie, begun in 1979 in wood and then around 1984 in steel, is the materialization of the artist's theories and research on the nature of lines: geometric (straight, curved, angle) or random (indeterminate line). He proposes works that he conceives as "self-referential" with a single degree of meaning, which exist by and for themselves, without external intervention. This approach joins the broader framework of conceptual art in which the conception of the work is more important than its realization.

Mercedes-Benz SLR McLaren 2007

11

Carte grise française
Châssis : WDD1993761M000624

Seulement trois propriétaires
Livrée neuve à Gildo Pasto-Pallenca
Carnets, manuels, factures, double des clés
et housse sur mesure
Polyvalence et performances
exceptionnelles, 626 cv !
Sous côté, à collectionner d'urgence
avant que les prix s'envolent...

*French title
Chassis: WDD1993761M000624*

*Only three owners
Delivered new to Gildo Pastor-Pallenca
Booklets, manuals, invoices, duplicate keys
and custom cover
Versatile and exceptionally performant, 626 hp!
Underrated supercar, to collect quickly before
prices rise..*

185 000 - 225 000 €





2007 - MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN

Lot 11

Développée en collaboration étroite avec McLaren, la SLR jouait des coudes dès sa sortie avec la Ferrari Enzo et la Porsche Carrera GT. Un trio spectaculaire qui gravitait au sommet de la dynastie des supercars dans les années 2000. Je me rappelle encore des comparatifs dans la presse spécialisée, journaliste automobile me semblait alors être le métier le plus cool du monde !

La SLR avait une gueule d'enfer, des performances ahurissantes et une qualité de finition irréprochable lui permettant de séduire une clientèle large allant de Fernando Alonso, à Kanye West en passant par Paris Hilton. Bien sûr, ces trois « people » avaient en commun un certain sens du spectacle mais aussi un sérieux compte en banque leur permettant de rouler quotidiennement dans un supercar... Là résidait le coup de maître de Gordon Murray.

Quoi de mieux que de lui laisser la parole pour nous dire ce que représente pour lui « La Flèche d'Argent de demain » : *Elle était incroyablement solide et rigide et je suis encore très fier de cette structure. C'était la voiture la plus sûre et la plus rigide jamais produite par Mercedes et de loin, elle l'est sans doute encore aujourd'hui. Dans ma carrière, c'est une voiture significative car elle était conçue pour un grand constructeur qui nous a laissé tout faire. C'est une dont je suis le plus fier !* (One Formula, GM)

Avec ses prises d'air et ses sorties d'échappement latérales ainsi que ses portes papillon s'ouvrant en élytres, la SLR est le descendant direct du légendaire coupé 300 SLR créé par Uhlenhat en 1955. En tout point, elle exprime la sportivité et anticipe l'avenir grâce à l'association de Mercedes-Benz et McLaren en matière de sport automobile.

Le modèle que nous présentons fut offert en cadeau d'anniversaire par Hélène Pastor à son fils Gildo Pastor-Pallenca en avril 2007. Immatriculée à Monaco, il la conservera jusqu'en 2011 avant de la céder à son deuxième propriétaire, M. Maurice Eustache, emblématique patron du groupe de Radio Fréquence Plus. Affichant un peu plus de 13 000 km en 2014, son troisième et actuel propriétaire en prendra possession au mois d'octobre en remplacement de sa Ford GT qu'il jugeait trop spartiate. A son volant, la Norvège, la Croatie, l'Italie, la Suisse et bien d'autres destinations seront rejointes à des vitesses inavouables le tout dans un confort digne d'une grande GT. Régulièrement entretenue dans le réseau, elle sera remise à son futur propriétaire avec l'ensemble de ses manuels et carnet d'entretien en français, de son double des clefs et bien sûr des factures d'entretiens.





Révisée intégralement en décembre 2015 pour plus de 14 000 € dans le réseau (Stain), la voiture a depuis bénéficié des révisions d'usage en 2018 et plus récemment encore avec le changement des deux batteries et des quatre pneus. Totalisant 47 186 km au compteur, cette SLR fait honneur à la réputation de ses concepteurs tant son état est irréprochable.

Sous-évaluée, la SLR est très clairement un modèle à ne pas sous-estimer tant elle excelle dans tous des domaines. Les valeurs de ses concurrentes de l'époque ont doublé et il ne fait aucun doute que la signature de celle que nous vous présentons aujourd'hui sera demain l'un de ses principaux atouts. Il suffit de le savoir maintenant pour faire le bon choix avant les autres ...

Developed *in close collaboration with McLaren, the SLR played elbows with the Ferrari Enzo and the Porsche Carrera GT, a spectacular trio that gravitated to the top of the supercar dynasty in the 2000s. I can still remember the comparisons in the trade press, as automotive journalist seemed to be the coolest job in the world at the time!*

The SLR looked great, performed amazingly well and had an impeccable finish, enabling it to attract a wide range of customers from Fernando Alonso and Kanye West to Paris Hilton. Of course, these three "celebrities" had in common a certain sense of showmanship but also a serious bank account allowing them to drive a supercar every day... There lay Gordon Murray's master stroke. What better way to tell us what the Silver Arrow of tomorrow means to him than to let him speak: "It was incredibly strong

and rigid and I'm still very proud of the structure. It was the safest and stiffest car Mercedes had ever produced and it still is by far. In my career it is a significant car because it was designed for a major manufacturer who let us do everything. It's one I'm most proud of! (One Formula, GM)

With its air intakes, side tailpipes and butterfly doors, the SLR is a direct descendant of the legendary 300 SLR coupe created by Uhlenhaut in 1955. In every way, it expresses the sportiness and anticipates the future of Mercedes-Benz and McLaren's motorsport partnership.

The model we present was given as a birthday present by Hélène Pastor to her son Gildo Pastor-Pallenca in April 2007. Registered in Monaco, he kept it until 2011 before selling it to its second owner, Mr. Maurice Eustache, emblematic boss of the Radio Fréquence Plus group. With just over 13,000 km in 2014, its third and current owner took possession of it in October to replace his Ford GT, which he considered too spartan. At its wheel, Norway, Croatia, Italy, Switzerland and many other destinations were reached at unavowable speeds, all in the comfort worthy of a great GT. Regularly maintained at authorized dealerships, it will be given to its future owner with all its manuals and service book in French, its duplicate keys and of course the maintenance invoices. Fully serviced in December 2015 for over €14,000 in a Mercedes-approved garage (Stain), the car has since undergone the usual revisions in 2018

and even more recently with the change of two batteries and four tyres. With a total of 47,186 km on the odometer, this SLR is a credit to the reputation of its designers as its condition is beyond reproach.

Underestimated, the SLR is clearly a model not to be underestimated as it excels in all areas. The values of its competitors at the time have doubled and there is no doubt that the signature of the one we are presenting today will be one of its main assets tomorrow. You just need to know that to make the right choice before the others...

Mercedes-Benz 300 SL Roadster 1959

12

Titre de circulation belge

Châssis n°: 8500310

Moteur n°: 8500308

Matching numbers

Restauration de grande qualité

Bagage sur mesure

Ancienne voiture de l'un des acteurs

et humoristes préférés des français

Historique limpide et documenté

Belgian title

Chassis number: 8500310

Engine no.: 8500308

Matching numbers

High quality restoration

Custom made luggage

Former car of one of France's favourite actors

and comedians

Documented and cristal clear history

950 000 - 1 150 000 €



**1959 - MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER**

Lot 12

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la course automobile est un sport apprécié. Les anciennes compétitions recommencent après une trêve obligée de quelques années, tandis que d'autres voient le jour, en Europe comme dans le reste du monde. Parmi les nouvelles courses, figure la Carrera Panamericana, redoutable épreuve de 3 373 km traversant la portion mexicaine de la célèbre route panaméricaine ; la plus célèbre victoire y fut celle de Karl Kling et Hans Klenk en 1952 sur prototype Mercedes 300 SL W194 aux étonnantes portes « papillons ». Terminant la course en 18 h 51mn malgré leur collision avec un vautour, leur performance impressionne l'infatigable importateur américain de la marque à l'étoile Max Hoffman. Contre toute attente, il réussit à convaincre le constructeur allemand de lancer une version civile de la W194 et s'engage à commander et vendre

lui-même les mille premiers exemplaires. La légende de la 300 SL, née pour la course, peut enfin se prolonger sur la route...

Mue par un 6-cylindres de 31 développant 225 ch et entouré d'une carrosserie « *Super Leicht* » (en français « très légère ») grâce à son châssis tubulaire, la 300 SL se vendra à 80 % aux États-Unis, comme l'avait prédit Max Hoffman. Grand succès commercial, elle permet surtout à la marque à l'étoile de dynamiser son image sur le marché. Les clients raffolent de son historique en compétition et de sa ligne fine et élégante, mais c'est surtout ses portes papillons qui feront parler d'elle. Une nécessité plutôt qu'un choix de design, la structure tubulaire ne permettant pas d'y attacher des portes conventionnelles, elles se prolongeaient sur le toit pour permettre un accès plus pratique. Le coupé avait néanmoins quelques problèmes. Sous la pluie,

l'ouverture des portes déversaient de l'eau sur les occupants et les portes papillons ne permettaient pas d'installer des fenêtres coulissantes, laissant « cuire » le conducteur et son passager au soleil.

En 1956, voyant les ventes du coupé décliner, les dirigeants de Mercedes se penchent sur l'avenir de la 300 SL dans la gamme. La décision est alors prise d'arrêter la production des coupés pour débiter la production d'un roadster. Ce nouveau modèle, disponible avec un hard top dès 1958, permet de résoudre certains des défauts du coupé, mais surtout de répondre à la demande grandissante du marché californien. Tout aussi fin et élégant, plus lourd de 150 kg mais aussi plus puissant de 15 ch, le roadster sera produit pendant sept ans (contre quatre années de production pour le coupé). La première année de production sera l'une des plus réussies pour ce modèle,





618 commandes étant enregistrées avant de se stabiliser à 200 unités environ les années suivantes. Au total, ce sont 1 458 roadsters qui sortiront des usines de Sindelfingen (contre 1 200 coupés).

La voiture que nous vous présentons aujourd'hui est un Roadster de 1958 vendu neuf aux États-Unis. Importé en décembre 1958 mais immatriculé seulement en septembre 1959, son bon de commande indique une teinte d'origine Weissgrau (un élégant blanc-gris) pour la carrosserie, et Graphitgrau (un gris graphite) pour le hard top. L'intérieur est quant à lui en cuir rouge tandis que la capote est faite de toile noire. L'autoradio Becker Mexico, rare option d'époque figure aussi sur le bon de commande. En 1972, toujours immatriculée aux États-Unis, elle apparaît repeinte en argent métallisé.

Elle s'envole pour la chaleur des Émirats Arabes Unis en octobre 2003 mais n'y reste que trois ans avant d'être importée en Belgique en février 2006. Une mise au point et légère restauration est alors entamée avant qu'elle ne soit cédée en 2009 au concessionnaire et carrossier Mercedes-Benz Deman à Bruxelles. C'est ce dernier qui fera intégralement restaurer la voiture jusqu'en 2010 en prenant soin de respecter tous les menus détails qui font le prestige d'une telle voiture. Quelques années plus tard en 2015, un jeu de bagages sur mesure viendra compléter l'équipement de son roadster. Amateur de voitures de collection, l'un des acteurs et humoristes préférés des français depuis une vingtaine d'années tombera sous le charme de cet exemplaire en septembre 2018. Il en confiera toujours l'entretien à Deman Bruxelles avant de s'en séparer aujourd'hui pour un tout autre projet.

Totalisant moins de 89 000 km d'origine, ce magnifique Roadster, en incroyable état de présentation et de fonctionnement ne demande qu'à rouler et vous emmener en week-end où en vacances, façon Grand Tourisme. On imagine déjà le groom d'un grand hôtel de la Côte d'Azur ouvrir le coffre et s'emparer des sublimes valises rouges pour les monter dans votre chambre...



In the aftermath of the Second World War, motor racing is a popular sport. Old competitions are reborn after a hiatus of a few years, while others are created in Europe and the rest of the world. Amongst the new races was the Carrera Panamericana, a formidable 3,373 km race navigating the Mexican portion of the famous Pan-American Highway. It's most famous victory being that of Karl Kling and Hans Klenk in 1952 in a Mercedes 300 SL W194 prototype with amazing 'butterfly' doors. Finishing the race in 18 hours and 51 minutes despite colliding with a vulture, their performance impressed the brand's tireless American importer Max Hoffman. Against all odds, he managed to convince the German manufacturer to launch a civilian version of the W194 and undertook to order and sell the first 1,000 units himself. The legend of the 300 SL, born for racing, could finally be extended to the road...

Powered by a 3-litre 6-cylinder engine developing 225 bhp and surrounded by a "Super Leicht" body thanks to its tubular chassis, 80% of cars produced were sold in the United States, as Max Hoffman had predicted. It was a great commercial success, which above all enabled the brand to boost its image on the market. Customers loved the car's racing history and its slim, elegant design, but it's the butterfly doors that will made it the talk of the town. This was a necessity rather than a design choice, as the tubular structure did not allow conventional doors to be featured. The gullwing doors were extended onto the roof to allow for a more convenient access. The coupe did have some problems, however. In the rain, opening the doors would spill water on the occupants and the gullwing doors did not allow the installation of sliding windows, leaving the driver and passenger to bake in the sun.

In 1956, with sales of the coupe declining, Mercedes management considered the future of the 300 SL in the range. The decision was taken to stop making of coupes and to start the production of a roadster. This new model, available with a hard top from 1958, solved some of the coupé's shortcomings, but above all met the growing demand of the Californian market. Just as slim and elegant, 150 kg heavier but 15 hp more powerful, the roadster was produced for seven years (compared to four years for the coupe). The first year of production was one of the most successful for this model, with 618 orders received before stabilizing at around 200 units in the following years. In total, 1,458 roadsters were produced in the Sindelfingen plant (compared to 1,200 coupes).

The car we are presenting today is a 1958 Roadster sold new in the USA. Imported in December 1958 but not registered until September 1959,

its order form indicates an original color of Weissgrau (an elegant grey-white) for the bodywork, and Graphitgrau (a graphite grey) for the hard top. The interior is finished in red leather, while the soft top was made of black cloth. The Becker Mexico radio, a rare option from the period, is also featured on the order form. In 1972, still registered in the United States, it appeared in metallic silver. It was flown to the United Arab Emirates in October 2003 but stayed there for only three years before being imported to Belgium in February 2006. A tune-up and light restoration was then undertaken before it was sold in 2009 to Mercedes-Benz dealer and garage Deman in Brussels. The latter will have the car completely restored until 2010, taking care to respect all the small details that make the prestige of such a car. A few years later in 2015, a set of custom-made luggage will complete the equipment of his roadster.

A lover of classic cars, one of France's favourite actors and comedians for the past twenty years fell under the spell of this car in September 2018. He will always entrust its maintenance to Deman Brussels before parting with it today for a completely different project.

With less than 89,000 original kilometers, this magnificent Roadster, in incredible condition, is just waiting to be driven and to take you on a weekend or a holiday, Grand Tourism style. We can already imagine the bellman of a grand hotel on the Cote d'Azur opening the trunk and bringing the sublime red suitcases to your room...

Château des Laurets x Gilles Chabrier 2015

13

1 Double Magnum Château des Laurets Baron Edmond Sélection parcellaire

2015
Cuvée monocépage (100% Merlot)
issue de 4 ha parmi les plus anciennes
parcelles de Merlot du Domaine.

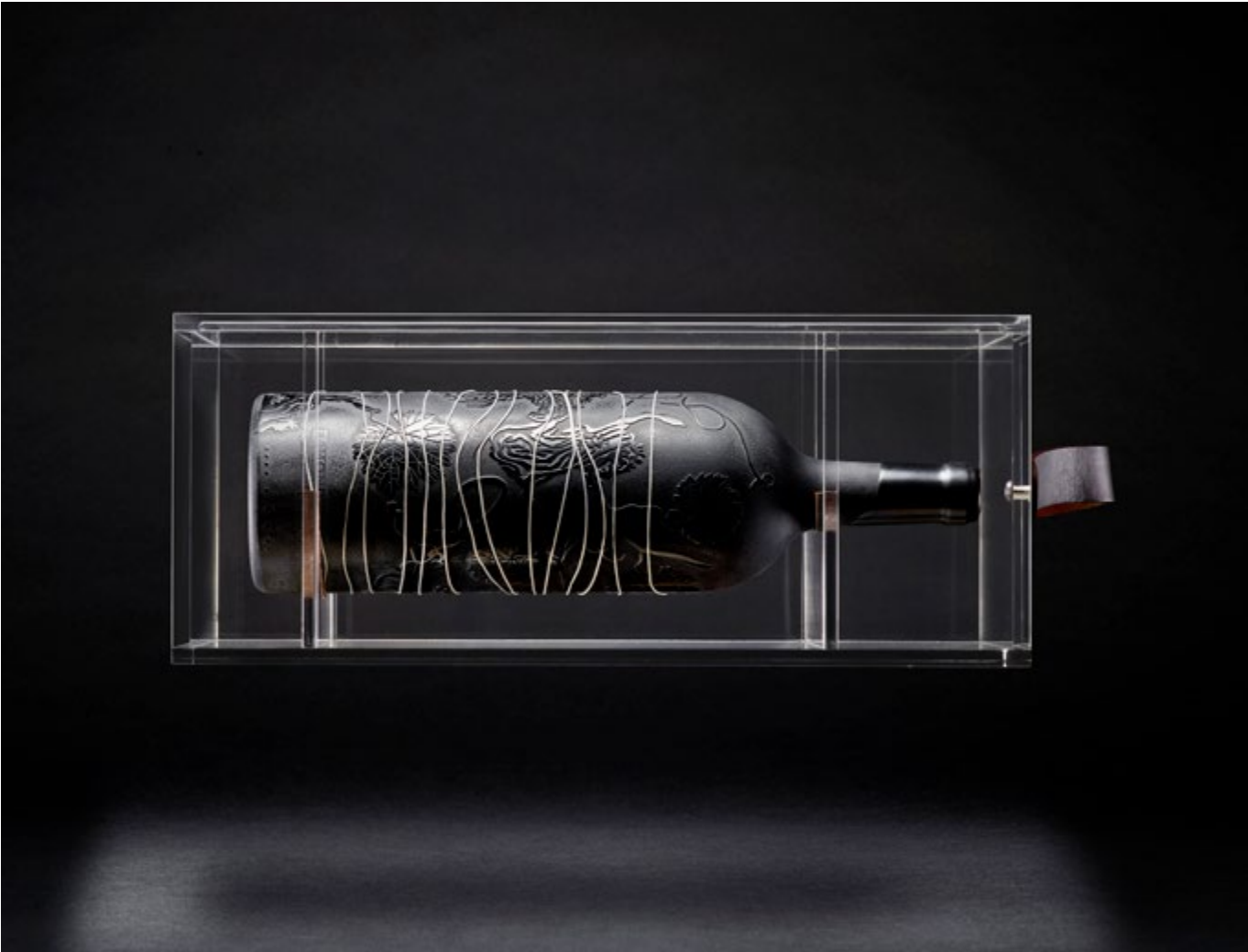
Double Magnum unique parmi une collection
de 36 flacons numérotés, gravé à la main
par le Maître verrier Gilles Chabrier

*1 Double Magnum Château des Laurets
Baron Edmond « Sélection parcellaire » - 2015
A single-varietal cuvée (100% Merlot)
from 4 hectares of the oldest Merlot plots
on the estate.
A unique double Magnum from a collection
of 36 numbered bottles, hand-engraved
by Gilles Chabrier.*

Prix public : 1 400 €

1 200 - 1 600 €





Hommage à Benjamin de Rothschild - Château des Laurets Baron Edmond de Rothschild 2015 « Sélection parcellaire ».

Voici les ultimes exemplaires d'une collection de flacons numérotés qui furent décorés par l'artiste verrier Gilles Chabrier et présenté en coffret de verre.

Dès 2004, un an après l'acquisition du Château des Laurets, Benjamin de Rothschild décide de créer une cuvée monocépage d'exception. Issue d'une sélection de 4ha de Merlot parmi les 40ha du vignoble situé sur les appellations Puisseguin Saint-Emilion et Montagne Saint-Emilion, et uniquement produite lors de millésimes exceptionnels, ce pari d'exigence attendra l'année 2015.

À la demande d'Ariane de Rothschild, l'artisan d'art, graveur et sculpteur sur verre Gilles Chabrier imagine un décor en relief unique pour chaque flacon, entrelacs de ceps et vigne stylisée. Chaque œuvre est protégée par un coffret de verre sur mesure protégeant le vin des vibrations, variation de température et ultras violets ce qui garantit une conservation optimale jusqu'à la dégustation.

La vente de ces flacons exceptionnels se fera au profit de la Fondations OPEJ-Baron Edmond de Rothschild.

La Fondation OPEJ trouve ses origines dans la résistance clandestine juive : elle est née en 1945 sous le nom d'œuvre de protection des enfants juifs (OPEJ). Devenue Fondation OPEJ- Baron Edmond de Rothschild en 2012,

sa vocation est toujours de protéger les enfants contre toutes les formes de maltraitance, d'abandon, d'abus et de carences. Son action auprès des jeunes est indissociable de l'action auprès des familles. Les fonds récoltés lors de cette vente financeront des activités sportives et culturelles.

Depuis 2015, au volant d'une Jaguar MK1, l'équipage composé de Pierre Le Glohaec, Alexandre Brasseur, puis Guillaume Le Metayer - participe au Tour Auto Optic 2000 sous les couleurs de l'OPEJ. Ils sont suivis chaque année sur les réseaux sociaux par tous les pensionnaires des maisons d'enfants de la Fondation.

14

1 Magnum Château des Laurets Baron Edmond Sélection parcellaire

2015
Cuvée monocépage (100% Merlot) issue de 4 ha parmi les plus anciennes parcelles de Merlot du Domaine.

Magnum unique parmi une collection de 36 flacons numérotés, gravé à la main par le Maître verrier Gilles Chabrier. Offert dans son coffret en verre.

*1 Magnum Château des Laurets Baron Edmond « Sélection parcellaire » - 2015
A single-varietal cuvée (100% Merlot) from 4 hectares of the oldest Merlot plots on the estate.
A unique Magnum from a collection of 36 numbered bottles, hand-engraved by Gilles Chabrier.
Offered in its glass case*

Prix public : 800 €

700 - 900 €





15

**1 Magnum Château des Laurets
Baron Edmond Sélection parcellaire**

2015
Cuvée monocépage (100% Merlot) issue
de 4 ha parmi les plus anciennes parcelles
de Merlot du Domaine.

Magnum unique parmi une collection
de 36 flacons numérotés, gravé à la main
par le Maître verrier Gilles Chabrier.
Offert dans son coffret en verre.

*1 Magnum Château des Laurets Baron
Edmond « Sélection parcellaire » - 2015
A single-varietal cuvée (100% Merlot)
from hectares of the oldest Merlot plots
on the estate.
A unique Magnum from a collection
of 36 numbered bottles, hand-engraved
by Gilles Chabrier.
Offered in its glass case*

Prix public : 800 €

700 - 900 €

Tribute to Benjamin de Rothschild
- Château des Laurets
Baron Edmond de Rothschild 2015 « Sélec-
tion parcellaire »

The ultimate examples of an ultra-limited edition
bottles, decorated by the glass artist Gilles
Chabrier and presented in a glass case.

In 2004, one year after acquiring Château des
Laurets, Benjamin de Rothschild decided to
create an exceptional “cuvée monocépage”
Made from a selection of 4 hectares of Merlot
from the 40 hectares of the vineyard located
in the Puisseguin Saint-Emilion and Montagne
Saint-Emilion appellations, and only produced
during exceptional vintages: This demanding
challenge will wait until 2015.

At the request of Ariane de Rothschild, the
craftsman, engraver and glass sculptor Gilles
Chabrier has designed a unique relief deco-
ration for each bottle, with interlacing vines
and stylised vines. Each work is protected by
a custom-made glass case that protects the
wine from vibrations, temperature variations
and ultraviolet rays, thus guaranteeing optimal
conservation until tasting.

The sale of these exceptional bottles will benefit
the OPEJ-Baron Edmond de Rothschild Foun-
dation.

The OPEJ Foundation has its origins in the
Jewish underground resistance: it was founded
in 1945 under the name of OPEJ (Œuvre de Pro-
tection des Enfants Juifs). It became the Baron
Edmond de Rothschild OPEJ Foundation in
2012, and its vocation is still to protect children
against all forms of mistreatment, abandonment,

abuse and neglect. Its work with young people
is inseparable from its work with families. The
funds raised during this sale will finance sports
and cultural activities.

Since 2015, at the wheel of a Jaguar MK1, the
crew composed of Pierre Le Glohaec, Alexandre
Brasseur, and Guillaume Le Metayer - has been
taking part in the Tour Auto Optic 2000 under
the colours of the OPEJ. They are followed every
year on social networks by all the residents of
the Foundation's children's homes.



JonOne



© Gwen Le Bras

L'artiste

JonOne, de son vrai nom John Perello, ou le King de Harlem, est un artiste d'origine dominicaine né à Harlem en 1963. John me reçoit dans son atelier parisien, fidèle à l'image que je m'en faisais : ambiance underground, jets de couleurs du sol au plafond, un sac de boxe suspendu à un crochet et des enceintes crachant à fond du rap du ghetto américain. À mon arrivée au studio, il est train de s'entraîner avec un ami, boxeur professionnel. L'interview s'est déroulée en français et en anglais, selon l'inspiration de l'artiste.

En 1987, JonOne s'installe à Paris, apportant avec lui la véritable culture du graffiti américain, qu'il développe dans la capitale française. L'un des premiers à passer de la rue à l'atelier, il commence à peindre sur toile et reproduit l'élément fondateur de son style : la vision des tags comme des trainées de couleurs provoqués par la vitesse du métro new-yorkais (le musée roulant comme il se plaît à le qualifier). S'éloignant de la figuration que favorisent les autres artistes graffiti, JonOne préfère l'agitation et le mouvement de la couleur. Il est de la Old School, à l'aise avec l'écriture qui est l'essence du tag et du graffiti.

- 1963** Naissance à Harlem
- 1985** Évolution de la *street* au studio
- 1987** Installation à Paris
- 2012** Commande privée d'Eric Cantona, customisation d'une Rolls Royce Corniche vendue aux enchères au profit de la fondation Abbé Pierre.
- 2015** Commande privée de Bernard Magrez, customisation d'une Jaguar modèle 420 de 1967.

Interview

D'où vient votre intérêt pour le graffiti ?

New York was the melting pot of the art. Le graffiti c'était mon intérêt, j'adorais la scène urbaine. Il y a des gens qui lisent le journal, moi je lisais le journal du Graf dans la rue, les tags. Ça me fascinait les gens qui écrivaient leurs noms dans la rue. Ma mère, elle n'aimait pas trop, elle disait que c'était des voyous, des racailles. Mais moi enfant je trouvais ça cool, je refusais une société conformiste, j'étais rebelle. By rebel I don't mean revolutionist, but I didn't want to fit into to the conformance you know, I wanted something different from the traditionnel system. I tried my best, I went to school but I found it boring. I went to college, I studied Business Administration but it was just to make my mother happy. I went to the best schools in the world, which is the school of the streets. You see, there is book smart and street smart. With the books I feared to become a nerd. With the street smart, you know how to get around, you can go anywhere in the world, you go to the craziest places. So well, I guess I am more of the street smart kind. Learning to paint in the streets taught me differently than if I had went to the Beaux-Arts in Paris, Parsons in London or the School of Visual Arts in New York. In these art schools they may teach you the techniques and the art history, but they don't teach you everything. If you learn by yourself, ouh my, you can become so good !

Comment avez-vous pris conscience de votre valeur d'artiste ?

That is exactly what I am talking about art schools : they don't teach you how to value yourself and if you don't know how to sell yourself than the art is only therapy. I was given this crazy artistic talent. J'ai un talent de dingue. J'ai eu la chance d'avoir des parents exceptionnels. C'est aussi un peu à cause d'eux que j'ai réussi autant dans la vie. Ils ont vu que je n'étais pas dans la direction d'un conformist you know, and it was very hard for them to either accept or understand what it is to be an artist because it wasn't in their DNA. They were very simple people, c'était des gens pauvres, they didnt have a lot of money. Des gens simples tu vois, qui sont venus de Saint Domingue, des émigrés. When I was a kid, to encourage me, my mother and my father bought me an architectural table to draw with a lamp and a garbage can and some type writing paper and they told me : « Go ahead, draw ! ». So that's what I am saying, I was very lucky to have the parents that I have. They loved my drawings and even what I did in the streets. You see I have a graffiti mother, very few people have a graffiti mother. Usually when you do graffiti, your parents don't really encourage you. But my parents have always been behind me and encouraged me to pursue my own passions. J'ai commencé à prendre mon travail au sérieux, à ne pas le considérer comme du vandalisme mais comme de l'art.

Vous n'avez donc jamais eu à vous battre contre vos parents pour leur faire accepter scène de la street dans laquelle vous évoluiez ?

No, no I never had to fight against them. They accepted me and they even accepted my friends - and some of my friends were freaks, not really freaks but more individualistic characters, living life for themselves and not living for the other people in the society.

À New York, qui étaient vos fréquentations dans la scène de la street ?

At that time I met everybody and I knew everybody from the street scene. I went to hip hop and rap music studios. I was friends with Rammellzee, Rockin'Squat, Bando (alias Philippe Lehman). There was A-One (alias Anthony Clark) and he was really good friends with Jean-Michel Basquiat. A-One était le lien entre la rue et le monde de l'art. I was lucky enough to see artists that were functioning, having shows and living from their art. Grâce à eux j'ai commencé à visiter des expositions, à nourrir ma vision de ce qui se passait dans le monde.

Rapidement vous avez rencontré des personnes qui ont cru en votre talent et ont contribué à votre renommée. Ces personnes ont-elles été des mentors pour vous ?

Oui, everybody has to have a mentor. I knew this guy in New York who was my mentor. He just recently died. His name was Rick Librizzi and he was one of these preeminent figures on the New York art scene, encouraging the cutting edge art since the '50s. Rick Librizzi was friends with Robert Motherwell, Andy Warhol, Tom Wesselmann... He was an art dealer and a passionate of art. He used to live in Park Avenue. I met with him in the downtown scene, he seemed winded up living in the Chelsea Hotel at the end of his life. He supported my work, and he encouraged me. And gave me the right words to be brave enough to confront this big void that the partying life brought me. At a time when I felt discouraged and lost confidence in the artwork and didn't know how I would survive, he was there and believed in me. Rick was there for me, for sure. When I started my art on canvas he was a very very important figure. I was lucky.

Vous avez rencontré Rick Librizzi à New York, avant votre départ à Paris. Vous a-t-il encouragé à partir et a-t-il suivi à distance votre carrière artistique ?

Yes, he even came to visit in Paris. He was always staying in the same hotel next to the Louvre, where he loved to go, and we went together to Centre Pompidou. He was very cultivated, and attached a lot of importance to the art. It was really a passion, the art was his life, just like me. We stayed in close relation all his life. We would reach out to each other at least once a year.

Votre décision de venir s’installer en France découle-t-elle d’une volonté de découvrir la scène artistique française, plus spécifiquement la scène du graffiti française ?

I met and followed this French girl, and we stayed together for 9 years. Je suis arrivé à la fin des années 80 à Paris car j’étais fatigué de New-York, je connaissais tout le monde là bas. You see, I was a club kid. I was always going partying in clubs and then I got tired of that life so I thought it was time to leave and see something different. And of course, il y a Bando qui m’a proposé de venir à Paris.

Pouvez-vous me décrire la scène artistique parisienne à votre arrivée ?

I was paintings a lot in squats, I did all the squats in Paris : Hôpital éphémère, la Fonderie, Miromesnil, Belleville, Austerlitz, Quai de la Gare, I did a lot. Là j’ai commencé à peindre sur toile sans pour autant abandonner le graffiti. I did that with Bando, spinning the speeds in Stalingrad. (rires). I was hanging out a lot with NTM, le rappeur français. C’était un révolutionnaire lui. Il y avait très peu de graffiti à Paris à l’époque. France was much more conservative then, like extremely conservative but it was cool because French people were very nice.

La France a toujours été une terre d’accueil pour les artistes de toutes nationalités. Peintres, musiciens de jazz, écrivains... C’est un pays de Bohème.

Yeah ! That's right, and that's why I love France. In the United States I would eventually have been arrested for writing my name in the streets.

Arrivé à Paris, avez-vous eu d’autres figures de mentors ?

Oh yeah, I had a couple of figures like that in my life. In Paris, I met with Agnes B. She was my first real mécène : buying regularly paintings and encouraging not an unknown artist but an artist that is just beginning. In order to survive as an artist, you need some sort of success, you cannot do everything by yourself. An artist lives through the eyes of other people. Agnes B. was the first person to have eyes on me and my artwork. She exhibited me in her gallery and her stores all over the world, from Paris to Japan, she made me travel. C’était mon premier mécène. Step by step, little steps. And it all worked out for me.

Comment êtes-vous passé de la street au studio ?

So I started painting on canvas, in studio. J’ai commencé à maîtriser le pinceau, l’acrylique, l’huile. Avant j’achetais des bidons d’encre, des litres et des litres d’encre industrielle. Le choix du canvas c’est parce que je voulais laisser ma marque, mon empreinte. Either it is in the street or on canvas or on a piece of paper or a worn down institution, I am the same person developing my own language, it is always the same « démarche ». So, la démarche ça reste toujours, c’est moi qui essaye de développer mon langage, because all of this,

when people look at my art, et bien, ça dégage ! It gives out a certain energy, with vibrant colors and some live. This language makes people smile, dream and escape. Some of them want to possess one in their houses, or expose it in the galleries or put it in a show. That is my language that I give out. That energy that I have and that I give out so generously to the world is a jet, an energy, that has a long history. The viewer can’t just step into this energy, or step into my world. It is a big big big big story that started in New York in the 80s. That story has made me travel all over the world, to China so many times, to Japan, HK, South America, Russia, South Africa. This big language is a huge story that sometimes compressed in a canvas. And this is how people get little pieces of the story.

Qu’avez vous pensé en apprenant que trois de vos peintures allaient être exposées au Grand Palais éphémère à l’occasion du Tour Auto, dans une vente aux enchères de prestige organisée par la maison Aguttes ?

Oh wow, I thought it was a great opportunity, because it regroups people that are very passionate about cars. I think it is a good combination, art and cars, it is a way of life. And I am glad there is also an artwork by Bernar Venet, he is a very inspiring artist for me. His sculptures are incredible, they are breathtaking. When you see them, you can feel their power. The shapes are beautiful.

Vous avez déjà eu l’occasion de vivre cette expérience des voitures grâce à votre art. C’est une histoire d’amour entre vous et les voitures de collection ?

Oui j’aime les voitures de collection. In 2012, Eric Cantona asked me to paint on his Rolls Royce Corniche. It was sold at auction and the benefits went to Fondation Abbé Pierre, it is now installed in the hall of the Piscine Molitor. En 2015, Bernard Magrez asked me to paint on his 1967 Jaguar. I also painted cars for Agnes B. J’espère m’acheter une belle voiture, un jour.



Jaguar 420 de 1967 / JonOne
Courtesy Institut Culturel Bernard Magrez



Rolls Royce Corniche / JonOne
Courtesy Eric Cantona

Vous disiez que Bernar Venet était un artiste inspirant pour vous. Vous inspirez-vous de la palette d’autres artistes ?

Je suis dans la recherche d’inspiration, toujours. Juan Gris, Henri Matisse, Hervé Télémaque, Jonathan Messe, Miquel Barceló... There are so many great artists. Et la nouvelle génération d’artistes aussi. Today I think it is a very interesting time for art and one of the most beautiful periods because young people are being more creative, more than ever.



1

Pouvez-vous me parler des trois œuvres qui vont passer dans la vente ?

(1) Celle-ci a été réalisé en 2011, elle est de très grand format et l’écriture est très fine - c’est comme de la dentelle, un travail d’écriture lyrique qui tend vers l’abstraction. Je l’avais fait pour un grand collectionneur de Singapour. It was based on white, and the pureness of white and that bright light. I believe, at least I hope, that when you die, you are attracted towards this white light, cette lumière blanche elle est remplie de forces, de couleurs, de magie, et ça apaise ton esprit et que tu es attiré à marcher vers cette lumière.

En science, on dit que la lumière est un spectre optique visible grâce à des bandes de couleurs, classées en huit catégories.

Oui exactement, et là c’est la représentation d’une lumière lyrique. C’est basé sur l’écriture, le fondement même de mon style. Je suis de la Old School, à l’aise avec l’écriture qui est l’essence du tag et du graffiti. For years and years, people would criticize the tag as if it was a waste of time. In school they used to make me mark my name in some random sentence that I had to write over and over, so it's like a sort of a punishment that I chose to make beautiful. On the side of the painting, notice my handprints... qui sont comme les cris d’une personne qui cherche à échapper à la folie, et les marques de couleurs sont comme des coulées de cire d’une bougie qui se consume. It’s like the light at the end of the tunnel.



C’est donc une pièce très personnelle, qui évoque le rapport à la mort et à la vie, la vie après la mort et le côté éphémère de notre passage sur terre, tout en laissant son empreinte, comme une étoile filante qui laisse une trainée de couleurs dans le ciel !

C’est ça !

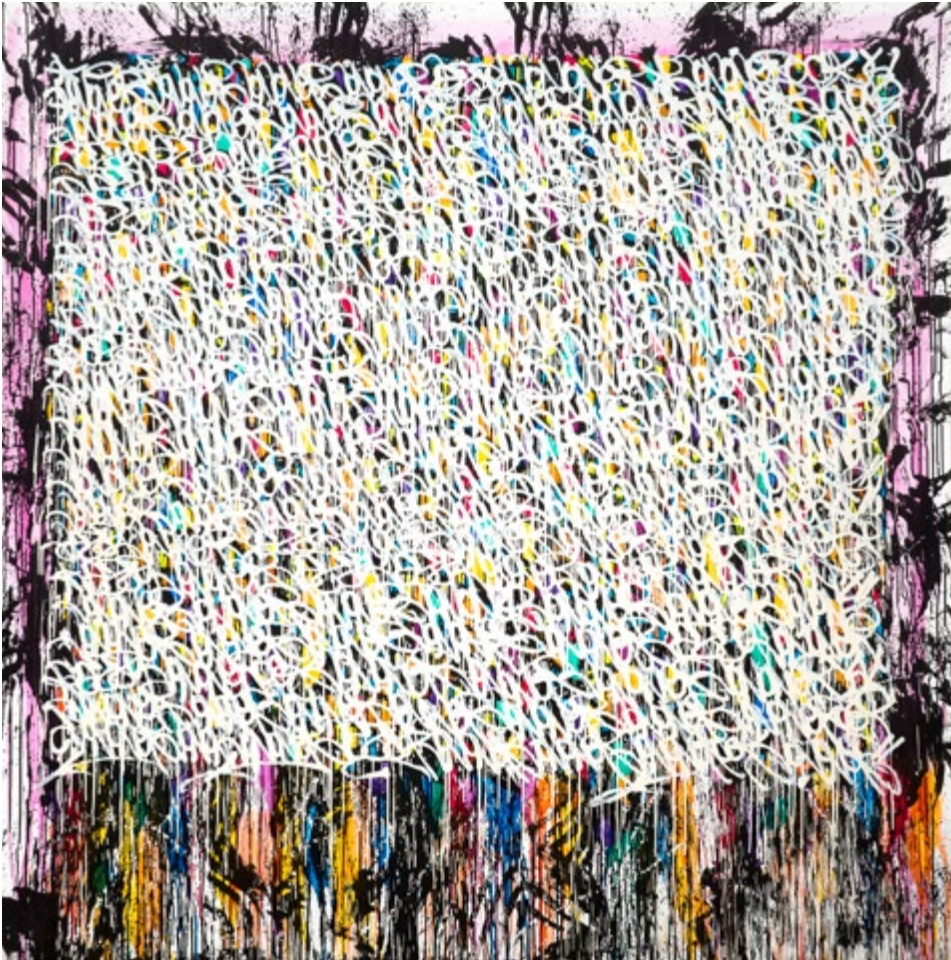
(2) Ce tableau c’est le miroir, la réflexion de soi-même fragmenté dans des petits morceaux de vérité. On a tous une image de soi-même qui est une fausse image. It’s like the negative and the positive side. Je l’adore celui-là. (rires) ça faisait longtemps que je ne l’avais pas vu ! Je ne fais plus des tableaux comme ça, en argenté, il est unique Celle ci je l’avais travaillé sur une toile libre qui a été monté sur canvas par le collectionneur. Là c’est une toile synthétique, de très belle fabrique, qui glisse comme une peau, comparée aux toiles de lin sur lesquelles on sent l’aspérité.



3

(3) That painting is more classical and typical of my style but it has a strong story behind it. En 2008, mon père est mort. This one is my dad’s keeper, his legacy. You see, he was a very active person, he was never in the house as he was more of an outdoor person. When the death process started I observed slowly how the energy left him. That’s when I decided I had to start exploding my art. Et là j’ai commencé à bouger beaucoup. Cette œuvre c’est le flambeau d’énergie que j’ai reçu de mon père en 2008. Et après j’ai commencé à avoir la niaque !

Propos recueillis par Tess de Castilla, agent de l’artiste



 *16

JONONE / JONONE ROCK
(né en 1963)

Roller Coasters, 2011

Huile sur toile, signée,
datée et titrée au dos
Dim. 200 x 200 cm

Le certificat rédigé de l'artiste
sera remis à l'acquéreur.

PROVENANCE
Collection privée, Singapour

*Oil on canvas, signed,
dated and titled on reverse
78 47/64 x 78 47/64 in.*

35 000 - 50 000 €

JonOne / JonOne Rock (né en 1963)

*17

Reflection of what I want !
Paris, 2011

Huile sur toile, signée, datée,
située et titrée au dos
Dim. 166 x 274 cm

Le certificat rédigé de l'artiste
sera remis à l'acquéreur.

PROVENANCE
Collection privée, Singapour

*Oil on canvas, signed, dated,
located and titled on reverse
65 23/64 x 107 7/8 in.*

40 000 - 60 000 €



JONONE / JONONE ROCK* (né en 1963)
Reflection of what I want !, Paris, 2011

Lot 17

Né en 1963, John Andrew Perello, dit JonOne, est un graffeur-artiste-peintre américain originaire d'Harlem. Les difficultés familiales et scolaires qu'il traverse le guident en dehors des carcans traditionnels et l'encouragent à quitter son foyer. Il découvre le graffiti dès l'âge de 17 ans et y consacre tout son temps. Il commence par taguer son nom dans l'espace urbain, sur des murs vierges mais aussi et surtout sur des rames de métro qu'il voit comme « des musées roulants ». Sa rencontre avec A-One (ou Anthony Clark), célèbre graffeur américain et ami de Jean-Michel Basquiat, est une révélation. Ce dernier s'évertue à ouvrir les horizons de JonOne en l'initiant au monde des expositions, des voyages et des musées. Il l'entraîne en dehors de son Harlem natal et le pousse à enrichir et développer sa culture artistique.

En 1984, JonOne fonde « 156 All Starz », un collectif réunissant plusieurs graffeurs avant de s'installer à Paris en 1987. Il lance la culture Graff originelle aux côtés des pionniers du mouvement hip-hop français : Boxer, Sharp, Jayone, Skii, Joey, Shen et Solo, membres respectifs des groupes NTM et Assassin. Il s'installe au sein de l'ancien hôpital Bretonneau devenu l'un des squats artistiques majeurs de Paris et commence la peinture sur toile, une technique dans laquelle il excelle et qui lui ouvrira les portes de plusieurs galeries. Sa renommée est rapide et se confirme avec différentes expositions à Berlin et à Paris dans les années 1990 et par l'intérêt porté par un grand nombre de collectionneurs à son égard.

Sa peinture porte une attention toute particulière à l'agitation et au mouvement de la couleur.

En effet, JonOne a su développer un style propre et personnel. Ses compositions se démarquent grâce à l'envahissement de l'espace picturale par des couleurs vives et des traces de peinture énergiques. Son art découle principalement de la synthèse de deux influences latentes : l'écriture graffiti que et l'action painting américaine. Il le définit lui-même comme « graffiti expressionniste abstrait ». Les œuvres que nous vous présentons aujourd'hui illustrent pleinement toute la force de sa production. Procédant par couches successives, l'artiste sature les toiles de longues et sinueuses lignes de ton variés sur un fond largement brossé. La monumentalité des formats rappelle la genèse urbaine de sa production artistique et administre à ces toiles toute la force inhérente au street-art urbain, transféré sur un support pérenne.



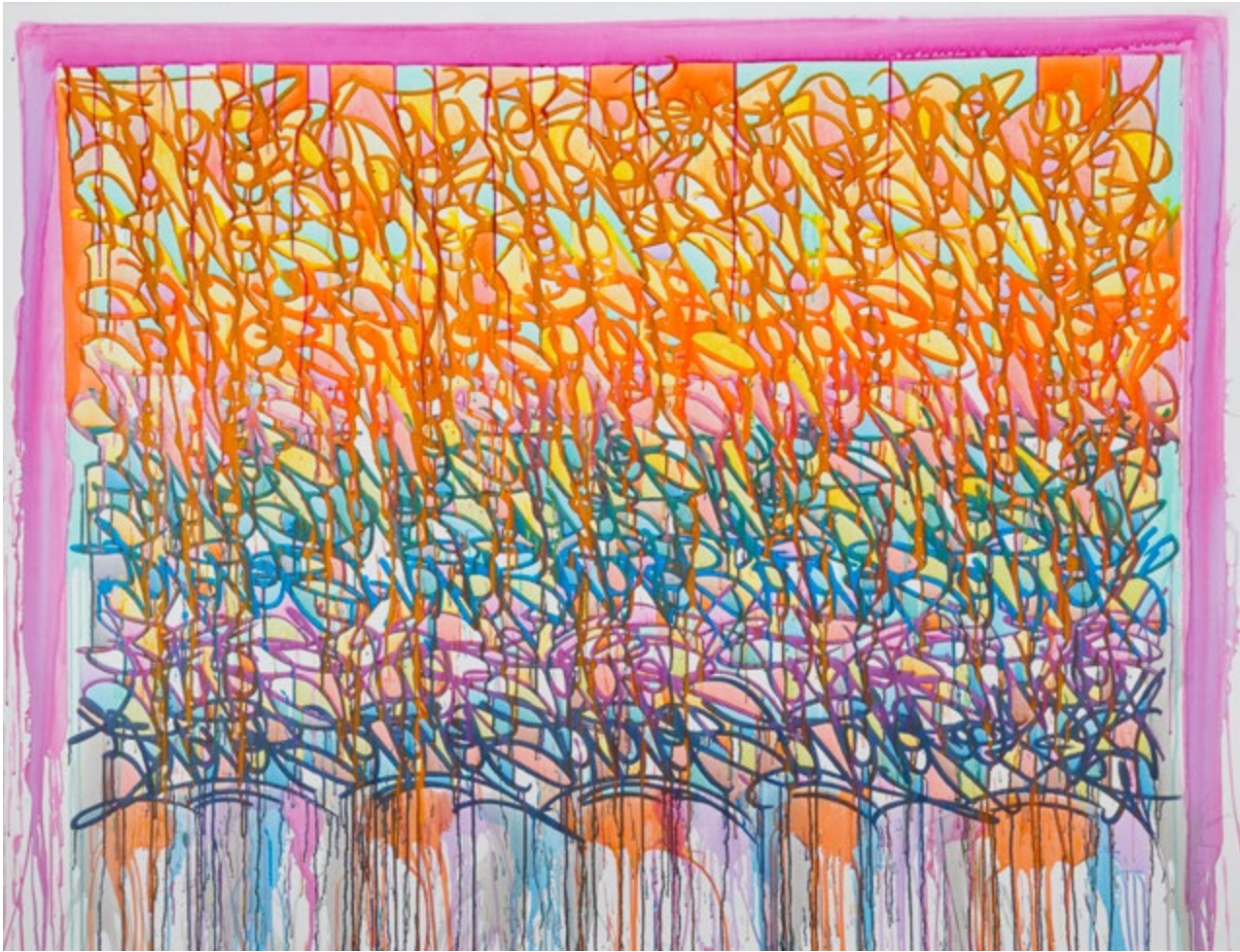


Born in 1963, John Andrew Perello, known as JonOne, is an American graffiti artist and painter from Harlem. The family and school difficulties that he went through guided him out of the traditional shackles and encouraged him to leave home. He discovered graffiti at the age of 17 and devoted all his time to it. He starts by tagging his name in the urban space, on blank walls but also and especially on subway trains that he sees as "rolling museums". His meeting with A-One (or Anthony Clark), a famous American graffiti artist and friend of Jean-Michel Basquiat, was a revelation. The latter endeavored to open JonOne's horizons by introducing him to the world of exhibitions, travel and museums. He took him outside his native Harlem and pushed him to enrich and develop his artistic culture. In 1984, JonOne founded "156 All Starz", a collective gathering several graffiti artists before moving to Paris in 1987. He launched the original graffiti culture alongside the pioneers of the French hip-hop movement: Boxer, Sharp,

Jayone, Skii, Joey, Shen and Solo, respective members of the groups NTM and Assassin. He settled in the former Bretonneau hospital, which had become one of the major artistic squats in Paris, and began painting on canvas, a technique in which he excelled and which opened the doors of several galleries. His fame is rapid and is confirmed with different exhibitions in Berlin and Paris in the 1990s and by the interest shown by a large number of collectors in his work.

His painting pays particular attention to the agitation and movement of color. Indeed, JonOne has developed his own personal style. His compositions stand out thanks to the invasion of the pictorial space by bright colors and energetic paint marks. His art stems mainly from the synthesis of two latent influences: graffiti writing and American action painting. He defines himself as "abstract expressionist graffiti". The two paintings we present today fully illustrate the strength of his production.

Proceeding by successive layers, the artist saturates the canvases with long and sinuous lines of varied tone on a largely brushed bottom. The monumentality of the formats reminds us of the urban genesis of his artistic production and gives these canvases all the strength inherent to urban street art, transferred to a perennial support.



*18

JONONE (né en 1963)

The Sun will Always Shine on Vee...,
Paris 2010

Huile sur toile, signée, datée,
située et titrée au dos
Dim. 145 x 197 cm

Le certificat rédigé de l'artiste
sera remis à l'acquéreur.

PROVENANCE
Collection privée, Singapour

*Oil on canvas, signed, dated,
located and titled on reverse
57 3/32 x 77 9/16 in.*

20 000 - 30 000 €





19

6 bouteilles
Château Mouton-Rothschild

2009
GCC1 Pauillac
(Caisse Bois d'Origine, cerclée, abimée côté)

3 000 - 3 600 €



20

3 bouteilles Clos de la Roche
Grand Cru

2017
Domaine Armand Rousseau

1 000 - 1 100 €



21

3 bouteilles Chambertin Clos de Bèze
Grand Cru

2017
Domaine Armand Rousseau

4 200 - 4 500 €



22

3 bouteilles Gevrey-Chambertin
1^{er} Cru « Les Cazetiers »

2017
Domaine Armand Rousseau

750 - 850 €

Pierre Jeanneret
(1896-1967)

23

Paire de fauteuils

Structure en teck massif, piètement en X formant soutien d'accotoirs, assise et dossier tapissés de cuir noir.

Circa 1960

Dim. 85 x 63 x 69 cm

PROVENANCE

Bâtiments administratifs, Chandigarh, Inde

BIBLIOGRAPHIE

Eric Touchaleaume & G. Moreau,
"Le Corbusier Pierre Jeanneret - The Indian
adventure ", Editions Gourcuff Gradenigo
& Eric Touchaleaume Galerie 54, Paris, 2010

*Exceptional pair of X-Leg Armchairs by
Pierre Jeanneret*

33 7/16 x 24 13/16 x 27 3/16 in.

20 000 – 30 000 €



PIERRE JEANNERET (1896-1967)
Paire de fauteuils, circa 1960

Lot 23



Né en 1896, l'architecte et designer suisse est célébré pour sa carrière internationale autant que pour sa collaboration avec son cousin Charles-Edouard Jeanneret, dit Le Corbusier. C'est à l'Ecole des Beaux-Arts de Genève qu'il suit sa formation et est lauréat du premier prix d'architecture, de sculpture et de peinture. À son arrivée à Paris en 1921, il entre comme apprenti dans l'atelier de l'architecte Auguste Perret.

Sa collaboration avec son cousin débute dès 1922. Ensemble, ils publient en 1927, *Les cinq points de l'architecture moderne*, où ils développent les éléments primordiaux de leur doctrine architecturale : la façade libre, la fenêtre-bandeau, le plan libre, le pilotis et le toit-terrasse. À cette période, les deux cousins collaborent avec Charlotte Perriand sur des projets de luxueuses villas, d'habitats plus modestes et le design de meubles caractérisés par des lignes pures soulignant les matériaux avec simplicité.

La carrière de Pierre Jeanneret atteint son apogée en 1950, lorsqu'il est proposé aux deux cousins de réaliser ex-nihilo la nouvelle capitale du Pendjab, Chandigarh. En tant qu'architecte en chef, l'artiste dessine les plans d'urbanisme, l'architecture de la plupart des bâtiments de la ville ainsi que du mobilier. Sa ligne de conduite reste la rationalité du plan et l'utilisation du béton. Il choisit d'ouvrir ses créations sur l'extérieur. Ce projet est un succès qui attire encore aujourd'hui de nombreux de nouveaux habitants. L'architecte décède en 1967, deux ans après son retour en Suisse.

Cet ensemble de mobilier en teck a été conçu par l'architecte et concepteur de meubles Pierre Jeanneret (1896-1967), dans les années 1955-1956. À cette époque, Pierre Jeanneret, sur invitation de son cousin Le Corbusier (1887-1965), se rend à Chandigarh en Inde, afin de débiter un tout nouveau projet : la construction d'une ville nouvelle, entre utopie sociétale et architecturale.

Il sera architecte en chef et concepteur du développement urbain. À cette occasion, il créera une typologie de mobilier, destinée à équiper l'ensemble des bâtiments administratifs, ainsi que quelques maisons individuelles.

Born in 1896, the Swiss architect and designer is celebrated for his international career as much as his collaboration with his cousin Charles-Edouard Jeanneret, known as Le Corbusier. He studied at the Ecole des Beaux-Arts in Geneva where he won the first prize for architecture, sculpture and painting. When he arrived in Paris in 1921, he entered the studio of architect Auguste Perret as an apprentice.

His collaboration with his cousin began in 1922. Together, they published in 1927, *The five points of modern architecture*, where they developed the primordial elements of their architectural doctrine : the free facade, the ribbon window, the free plan, the stilts and the roof terrace. During this period, the two cousins collaborated with Charlotte Perriand on projects of luxurious villas, more modest dwellings and the design of furniture characterized by pure lines emphasizing the materials with simplicity.

Pierre Jeanneret's career reached its peak in 1950, when the two cousins were asked to build the new capital of Punjab, Chandigarh. As the architect in chief, the artist designed the urban plan, the architecture of most of the city's buildings and furniture. His line of action remains the rationality of the plan and the use of concrete. He chooses to open his creations on the outside. This project is still a success and attracts many new inhabitants today. The architect died in 1967, two years after his return to Switzerland.

This teak furniture set was been designed by the architect and furniture designer Pierre Jeanneret (1896-1967) in 1955-1956. At this time, Pierre Jeanneret, on invitation of his cousin Le Corbusier (1887-1965), went to Chandigarh in India, to start a brand new project: the construction of a new city, between societal and architectural utopia. He will be chief architect and designer of the urban development.

On this occasion, he will create a type of furniture, intended to equip all the administrative buildings and some individual houses.

Jan Fabre
(né en 1958)

24

**Spanish Sword (For Russia) II
2016**

Ailes de coléoptères et acier
Dim. 120 x 22 x 5 cm

EXPOSITION

*Jan Fabre: Knight of Despair / Warrior
of Beauty*, Musée de l'Ermitage,
Saint-Pétersbourg, 21 octobre 2016
- 9 avril 2017

PROVENANCE

Collection privée, Belgique

Beetle wings and steel
47 1/4 x 8 21/32 x 1 31/32 in.

30 000 - 40 000 €



JAN FABRE (né en 1958)
Spanish Sword (For Russia) II, 2016

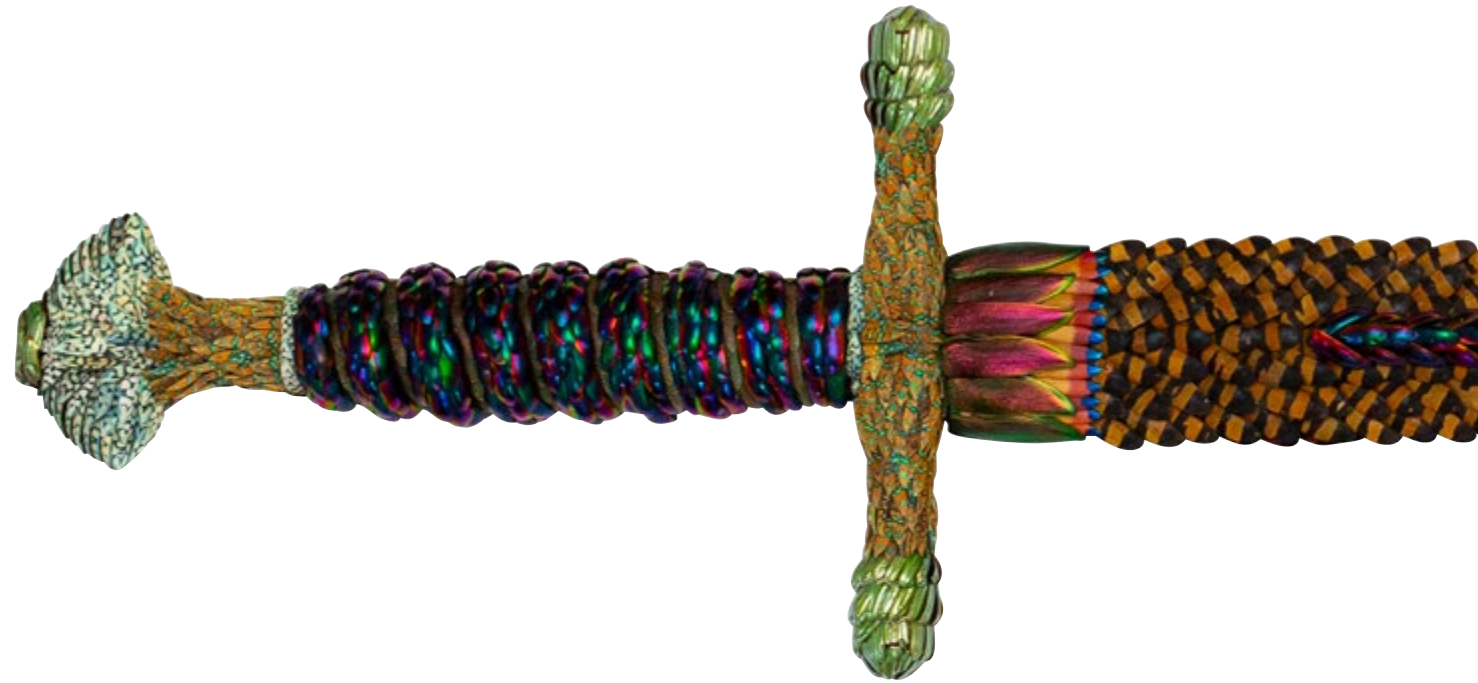
Lot 24

Jan Fabre est un artiste qui vit et travaille à Anvers en Belgique, il y a également suivi sa formation artistique, d'abord à l'Ecole des arts décoratifs et ensuite à l'Académie Royale des Beaux-Arts. Artiste pluridisciplinaire, Jan Fabre est à la fois peintre, sculpteur, dessinateur, chorégraphe et metteur en scène. Au-delà de ses performances, il développe une recherche plastique basée sur des matériaux divers tels que son propre sang, l'encre, le stylo-bille, les coquilles de coléoptères, des animaux empaillés, des os ou encore du marbre. Son œuvre s'axe autour de plusieurs thématiques principales ; la question de la métamorphose, le rapport de l'homme à la nature, les vanités, la mort et la résurrection ou encore le dialogue entre art et science.

L'œuvre *Spanish Sword (For Russia) II* est composée d'une épée entièrement recouverte de coquilles de coléoptères à la manière de cabochons, gemmes et pierres précieuses. L'objet de combat est ici détourné par l'artiste ; orné, exposé, il transcende son identité usuelle et devient une œuvre d'art, à la manière des *mirabilia* montrés dans les cabinets de curiosité. La guerre et la violence, directement associées à l'épée, son ici effacées. Seule reste la référence aux traditions chevaleresques et à la lutte contre le mal. L'œuvre d'art, à travers sa forme, devient un symbole au service de la bataille pour l'art et le triomphe du beau. Le choix des coléoptères n'est pas anodin. Chers à l'artiste pour leurs couleurs et leurs tons irisés, ces insectes fascinent également pour leur capacité à assimiler l'information et pour leur résistance à travers le temps.

Au-delà de la beauté, ces coquilles confèrent à l'œuvre une nouvelle perspective tournée vers le domaine du savoir. Avec *Spanish Sword (for Russia) II*, Jan Fabre excelle encore une fois dans l'art de la confrontation. Mêlant combat, art, beauté et connaissance, l'œuvre s'impose au spectateur comme un emblème dont le message n'est autre que la lutte pour l'éternité et la reconnaissance de l'art. Parmi ses expositions les plus marquantes des dernières années on retrouve une rétrospective au Musée du Louvre (2008), le Kunsthistorisches Museum de Vienne et le Musée d'art moderne de Saint-Etienne (2011), l'Ermitage à Saint-Petersbourg (2016), et à la Fondation Maeght à Saint-Paul-de-Vence (2018).





Jan Fabre

is an artist who lives and works in Antwerp, Belgium, where he also received his artistic training, first at the School of Decorative Arts and then at the Royal Academy of Fine Arts. A multidisciplinary artist, Jan Fabre is a painter, sculptor, draughtsman, choreographer and stage director. Beyond his performances, he develops a plastic research based on various materials such as his own blood, ink, ballpoint pen, beetle shells, stuffed animals, bones or marble. His work focuses on several main themes: the question of metamorphosis, the relationship between man and nature, the vanities, death and resurrection, and the dialogue between art and science.

The Spanish Sword (For Russia) II is composed of a sword entirely covered with beetle shells in the manner of cabochons, gems and precious stones.

The object of combat is here diverted by the artist; adorned, exposed, it transcends its usual identity and becomes a work of art, in the manner of the mirabilia shown in the cabinets of curiosity. War and violence, directly associated with the sword, are erased here. Only the reference to chivalric traditions and the fight against evil remains. The work of art, through its form, becomes a symbol in the service of the battle for art and the triumph of beauty.

The choice of beetles is not insignificant. Dear to the artist for their colors and iridescent tones, these insects also fascinate for their ability to assimilate information and for their resistance through time. Beyond their beauty, these shells give the work a new perspective on the field of knowledge.

With Spanish Sword (for Russia) II, Jan Fabre once again excels in the art of confrontation.

Combining combat, art, beauty and knowledge, the work imposes itself on the viewer as an emblem whose message is none other than the struggle for eternity and the recognition of art.

Among his most notable exhibitions in recent years are a retrospective at the Louvre Museum (2008), the Kunsthistorisches Museum in Vienna and the Museum of Modern Art in Saint-Etienne (2011), the Hermitage in St. Petersburg (2016), and at the Maeght Foundation in Saint-Paul-de-Vence (2018).



25

GUILLAUME PIÉCHAUD
(né en 1968)

Fauteuil dit « Araignée »

En acier poli miroir reposant
sur huit pieds effilés.
Signé « G.Piéchaud », numéroté 2/8
et daté 2009, dans un cartouche au dos.
Dim. 100 x 93 x 148 cm

*Mirror polished steel armchair
by Guillaume Piéchaud
39 3/8 x 36 5/8 x 58 1/4 in.*

3 000 - 5 000 €

Ferrari 250 GT Berlinetta SWB (c) 1962

26

Titre de circulation britannique
Châssis n°: 3369GT
Moteur n° : 3369
La plus belle des Ferrari de course et de route
Carrosserie en aluminium
réalisée par Bacchelli
Sort de 26 000€ de frais chez Ferrari Pozzi
Éligible en compétitions historiques dont Le Tour
Auto et Le Greatest Trophy by Peter Auto

English title
Chassis no: 3369GT
Engine no.: 3369
*The most beautiful Ferrari produced for racing
and road use*
Aluminum bodywork by Bacchelli
€26,000 of recent invoices from Ferrari Pozzi
*Eligible for historic competitions including the Tour
Auto and The Greatest Trophy by Peter Auto*

750 000 - 950 000 €





1962 - FERRARI 250 GT SWB
CHÂSSIS COURT *RECREATION*

Lot 26

24 Heures

du Mans 1959 : deux Ferrari 250 GT arborant une inédite et sublime carrosserie *Berlinetta* signée Pinin Farina prennent le départ. Le dessin est beau mais encore un peu pataud puisqu'elles sont carrossées par Scaglietti sur le châssis d'empattement standard (2,60 m). Il faudra attendre octobre 1959 pour que la version définitive sur châssis raccourci (2,41 m) ne se dévoile sous la nef du Grand Palais à l'occasion du très attendu Salon de l'Automobile. Ca y est, la 250 GT Passo Corto (châssis court en italien) ou Short Wheel Base (en anglais, SWB) est officiellement née. PininFarina, qui a entretemps changé son nom en un seul mot, vient de signer son chef d'œuvre absolu. Ce fameux empattement court transforme non seulement la ligne très ramassée du bolide, mais aussi le comportement de l'iconique Ferrari 250 avec une tenue de route améliorée,

notamment en courbe où la voiture se montre plus agile. En 1960 et 1961, la nouvelle venue va d'ailleurs faire montre de ses arrogantes performances sur les circuits européens (trois victoires de classes successives au Mans !), où son moteur V12 Colombo de 3.0l de cylindrée poussé à près de 300 ch fait parler la poudre. Pour ralentir l'ensemble (1 100 kg sur la balance), la nouvelle venue inaugure aussi un système à quatre freins à disque Dunlop, en remplacement des vieillissants tambours...

L'iconique Ferrari tient une place à part dans l'histoire de la marque au *Cavalino Rampante*, puisqu'elle fut conçue à la fois pour la course et pour la route, réussissant la parfaite alchimie des performances et de la beauté sculpturale. Entre 1959 (trois exemplaires cette année-là) et 1962, entre 160 et 168 Ferrari 250 GT Berlinetta SWB sortiront des ateliers de Maranello, parmi lesquels on dénombre 75 exemplaires carrossés en aluminium et destinés à la compétition.

La voiture que nous présentons est une récréation de l'une de ces 75 Ferrari 250 GT Berlinetta SWB *Competizione*. Elle fut réalisée par l'un des plus grands experts de la marque il y a neuf ans avec pour seul et unique objectif de réaliser la plus belle et la plus conforme récréation existante. C'est sur la base d'une Ferrari 250 GTE ayant été livrée neuve à Rome en 1962 que les meilleurs ateliers italiens travailleront, châssis, moteur, pont et trains roulants étant en effet très proches sur ces deux modèles. Sur une période de trois ans entre 2013 et 2016, le châssis fut mis aux cotes compétition (empattement 2,41m) par le réputé spécialiste Reggiani près de Modène, la carrosserie fut réalisée par l'officine Bacchelli & Villa reconnue également sous le nom de Carrozzeria Autosport à Bastiglia et le moteur passa entre les mains expertes de Toni Auto, une officine installée à Maranello.



La boîte de vitesses quant à elle fut refabriquée en Angleterre chez GTO Engineering et dispose à présent de cinq rapports comme les 250 GTO. Tout ce travail est minutieusement répertorié dans un très important dossier photos reprenant étape par étape la construction du châssis ou des différents éléments de la carrosserie en aluminium. Les proportions, les nervures, les alignements... le résultat est bluffant. La qualité de la peinture est également à souligner tant la teinte beige Avorio est parfaitement tendue. A l'intérieur, l'habitacle ne déçoit pas ! Les commandes sont simples et là où on les attend : long levier de vitesse, le pédalier, l'ensemble des manos au tableau de bord, la sellerie de couleur marron orangé, refaite à Maranello par les célèbres Etablissements Luppi... L'ambiance Ferrari est là et la réalisation est parfaite ! Seuls les initiés auront repéré un volant aux dimensions réduites pour faciliter l'accès aux grands gabarits et la prise allume cigarette à gauche du volant pour brancher un semblant de modernité ambiante.

Lors de notre essai, que nous avons préféré réaliser sur le circuit des écuyers, loin de la circulation parisienne, nous avons découvert tout ce qui fait la magie d'une telle automobile. Il y a l'avant, le pendant et l'après... tout un cérémonial annonçant la magie à venir. Vous parler du moteur reviendrait à répéter ce que tant d'autres ont écrit. Le plus surprenant vient de son comportement, cette 250 GT Berlinetta SWB vire à plat, s'écrasant très légèrement sur ses suspensions extérieures pour bien vous faire sentir sa vitesse de passage en courbe. Elle freine fort et longtemps si l'on sait préserver les disques en utilisant le frein moteur. Que dire de la boîte de vitesse ? À la montée comme à la descente, les rapports s'enclenchent avec précision, fermeté et exaltation des sens... n'ayons pas peur des mots ! Sortir d'un virage, accélérer en finissant de le négocier, puis plonger dans un autre et ainsi de suite, franchir la barre des 5 000 trs et recommencer... On ne s'en lasse pas !

Cette voiture est en tous points conforme à une authentique Ferrari 250 GT Berlinetta SWB aluminium, jusque dans ses moindres détails dont les carburateurs en magnésium ou l'entraînement de la pompe à essence par l'arbre à cames gauche. Entretien avec soin par son actuel propriétaire, elle sort tout juste de chez Ferrari Pozzi à Levallois-Perret pour la réfection du haut moteur pour un peu plus de 22 000 €. Belle, performante, facile à prendre en main, iconique... plus que n'importe quelle autre Ferrari, elle est la quintessence du génie d'Enzo Ferrari et de ses hommes.

Nous vous offrons ici l'opportunité d'acquérir l'une des très rares créations d'une version *competizione* « aluminium ». Vous pourrez au volant de cette Grand Tourisme prendre part aux plus grands rallyes internationaux, ou vous aligner en course historique ; Il nous a été confirmé que la voiture serait retenue par le comité de sélection de Peter Auto pour rouler au Tour Auto ou dans la série Greatest Trophy...





1959 24 Hours of Le Mans: two Ferrari 250 GTs with a new, sublime Berlinetta bodywork by Pinin Farina took the start. The design was beautiful but remained a bit clumsy as they were bodied by Scaglietti on the standard wheelbase chassis (2.60 m). It was not until October 1959 that the final version, on a shortened chassis (2.41 m) was unveiled in the nave of the Grand Palais at the occasion of the long-awaited Salon de l'Automobile. Here it was, the 250 GT Passo Corto (short chassis in Italian) or Short Wheel Base (SWB) was officially born. PininFarina, which has since changed its name to a single word, has just signed its absolute masterpiece. This famous short wheelbase transformed not only the car's streamlined bodywork, but also the handling of the iconic Ferrari 250 with improved roadholding, especially in curves where the car was more agile.

In 1960 and 1961, the newcomer showed its arrogant performance on European circuits (three successive class victories at Le Mans!), where its 3.0-litre Colombo V12 engine, boosted to almost 300 bhp, was a real showpiece. To slow down the car (1,100 kg on the scale), the newcomer also inaugurated a new Dunlop disc brake system on all four wheels, replacing the ageing drums...

The iconic Ferrari holds a special place in the history of the Cavallino Rampante, as it was designed for both racing and road use, achieving the perfect alchemy of performance and sculptural beauty. Between 1959 (three cars produced that year) and 1962, between 160 and 168 Ferrari 250 GT Berlinetta SWBs left the Maranello workshops, including 75 cars with aluminum bodies for racing.

The car we present is a recreation of one of these 75 Ferrari 250 GT Berlinetta SWB Competizione. It was built by one of the brand's greatest experts nine years ago with the sole aim of creating the most beautiful and most accurate recreation in existence. The best Italian workshops worked from a Ferrari 250 GTE delivered new in Rome in 1962, as the chassis, engine, axle and running gear of these two models are very similar. Over a period of three years between 2013 and 2016, the chassis was brought up to racing standards (wheelbase 2.41m) by the renowned specialist Reggiani near Modena, the bodywork was carried out by the Bacchelli & Villa workshop, also known as Carrozzeria Autosport in Bastiglia, and the engine passed into the expert hands of Toni Auto, a workshop based in Maranello. The gearbox was rebuilt in England by GTO Engineering and now has five gears, like the 250 GTO.

All this work is meticulously documented in a very important photo file, which shows step by step the construction of the chassis and the different elements of the aluminum bodywork. The proportions, the creases, the alignments... the result is amazing. The quality of the paint is also to be underlined as the Avorio beige color is perfectly taut. The inside does not disappoint either! The controls are simple and where you would expect them to be: the long gear lever, the pedals, all the controls on the dashboard, the orange-brown upholstery, redone in Maranello by the famous Luppi company... The Ferrari atmosphere is there and the workmanship is perfect! Only the initiated will have noticed a steering wheel with reduced dimensions to facilitate the access to the bigger built men and the cigar lighter plug on the left of the steering wheel to connect a semblance of ambient modernity.

During our test drive, which we preferred to carry out on the Circuit des Ecuys, far from the Parisian traffic, we discovered all that makes the magic of such a car. There is the before, during and after... a whole ceremony announcing the magic to come. To tell you about the engine would be to repeat what so many others have written. The most surprising thing about this 250 GT Berlinetta SWB is the way it handles. It turns flat, crashing very lightly on its outer suspension to give you a good feel for its cornering speed. It brakes hard and for long if you know how to preserve the discs by using the engine brake. What about the gearbox? Both up and down, the gears engage with precision, firmness and exhilaration of the senses... let's not be afraid of words! Coming out of a bend, accelerating as you exit, then plunging into another one and so on, crossing the 5,000 rpm mark and starting again... You can't get enough of it!

This car is in every respect a genuine Ferrari 250 GT Berlinetta SWB aluminum, right down to the smallest details, such as the magnesium carburetors or the drive of the fuel pump by the left camshaft. Carefully maintained by its current owner, it has just come out of Ferrari Pozzi in Levallois-Perret for a fabulous engine rebuild, totaling just over 22,000 €. Beautiful, powerful, easy to handle, iconic... more than any other Ferrari, it is the quintessence of the genius of Enzo Ferrari and his men.

Here we offer you the opportunity to acquire one of the very rare recreations of an "aluminum" competizione version. You will be able to drive this Grand Touring car in the most important international rallies, or in historic races; we have been confirmed that the car will be retained by the Peter Auto selection committee to drive in the Tour Auto or in the Greatest Trophy series...



27

1 Magnum Chartreuse Verte
Voiron

Période 1956-1964 - Pères Chartreux
(6,5 cm ; e.a ; 1 accroc côté capsule)

3 000 - 3 500 €



28

1 bouteille Chartreuse Jaune
Tarragone « La Fabiola »

Période 1966-1973 - Pères Chartreux
75 cl 43%
(e.a ; pass import Italie)

1 800 - 2 000 €



29

1 bouteille Fine Bourgogne

1986
Domaine de la Romanée-Conti
(Caisse bois d'Origine)
TVA récupérable sur la marge
pour les acheteurs professionnels.

2 650 - 2 700 €

Renault 5 Turbo 2 GR. B « Cévennes » 1986

30

Carte grise française

Demande de PTH en cours

Châssis n°: VF182200000500109

Configuration « Cévennes » Gr. B

Prête à courir en Championnat de France

des Rallyes VHC

Idéale Tour de Corse historique

Très belle restauration/Ex-Ferry Développement

*French title**HTP application in progress**Chassis number: VF182200000500109**Cévennes" Gr. B configuration**Ready to run in the French VHC Rally**Championship**Ideal for the historic Tour de Corse**Very nice restoration / Ex-Ferry Development***75 000 - 105 000 €**



1986 - RENAULT 5 TURBO 2 GR. B « CÉVENNES »

Lot 30

Dans les années 1970 et 1980, le Rallye figure parmi les sports mécaniques les plus populaires en Europe. Grands ou petits constructeurs, tous y voient un potentiel de développement et de marketing immense. Ils s'engagent les uns après les autres, jouant des coudes pour se procurer une place sur le podium. Pour s'engager, la Fédération Internationale de l'Automobile stipule que les voitures de compétition doivent être homologuées et produites en petite série. C'est dans ce contexte que naît la Renault 5 Turbo. Les ingénieurs de Boulogne-Billancourt se sont démenés pour bodybuilder la modeste citadine : la R5 est alors considérablement modifiée. Le moteur, un 1 397cm³ auquel on greffe un turbo Garret T3 passe en position centrale arrière et la boîte 5-vitesses provient de la R30 TX. La carrosserie est elle aussi revue en profondeur.

Des coques de R5 3-portes sont prélevées sur la ligne de production à Dieppe pour être modifiées chez Heuliez, où elles s'élargissent de près de 23cm avant de finir leur assemblage sur la même ligne de montage que les Alpine A310 à Dieppe. Si la R5 Turbo est une véritable bombe sur la route, elle est plus impressionnante encore sur les spéciales de Rallye, aux mains de professionnels et amateurs. La démarche de Renault Sport était originale, contrairement aux autres constructeurs la Régie avait la volonté de proposer aux teams clients une voiture aussi performante que la version usine. C'est ainsi que naît en 1981 la « Cévennes », version compétition-client de la R5 Turbo en Gr. 4. Vingt exemplaires sont assemblés par l'usine, mais il était aussi possible de la monter grâce à différents kits de 185, 200 ou 250ch.

La voiture que nous vous présentons aujourd'hui est une Renault 5 Turbo 2 de 1986, dernier millésime de la production. Dédiée à un usage en compétition dès sa sortie d'usine, cette voiture est cédée en 1992 à son deuxième propriétaire Gilles Ciamin, cascadeur et père du pilote en WRC3 Nicolas Ciamin. Il la cède ensuite en 2015 à Patrick Duflot, patron de l'incontournable préparateur Ferry Développement.





Avant de la revendre à son actuel propriétaire, il la fera restaurer et préparer dans son atelier entre Juin 2020 et Mars 2021. La voiture, qui dispose bien évidemment de sa caisse d'origine, fut restaurée à grand frais en configuration Gr. B. Le moteur a été entièrement refait aux standards reconnus de Ferry Développement et une boîte de vitesses courte renforcée Cévennes y a été associée. Un train avant à double triangulation répondant à l'homologation Gr. B a été installé ainsi que des disques ventilés/plaquettes Carbone-Lorraine et des jantes Minilite 14 pouces en aluminium. Les équipements de sécurité n'ont pas été oubliés, un arceau Matter FIA répondant aux dernières spécifications ayant notamment été monté. Le moteur a été rôdé cinq heures et 150 km d'essais ont été réalisés pour la régler après sa restauration.

Notre essai routier nous a permis de nous rendre compte de la qualité de sa préparation. L'effet turbo de ses 235 ch est bien présent sans être violent avec une tenue de route et un guidage du train avant incisif et précis. Le freinage est ferme et équilibré grâce à sa « pedal box » neuve et les changements de direction se font avec agilité et précision. Fabuleuse à conduire et merveilleuse à entendre, cette Renault 5 Turbo 2 est certainement l'une des « Cévennes » les plus agiles et mieux réglées grâce au savoir-faire de Ferry Développement. Légende des rallyes et véritable patrimoine automobile français, cette Renault ne demande qu'à retrouver la route des spéciales... et surtout des podiums !

In the 1970s and 1980s, rallying was one of the most popular forms of motor sports in Europe. Big or small manufacturers, all saw a huge development and marketing potential to it. One after the other, they entered the sport, fighting for a place on the podium. In order to enter, the Fédération Internationale de l'Automobile stipulated that competition cars had to be homologated and produced in small series. It was in this context that the Renault 5 Turbo was born.

The engineers in Boulogne-Billancourt worked hard to beef up the modest city car: the R5 was considerably modified. The engine, a 1,397 cc, to which a Garrett T3 turbo was added, was moved to a central rear position and the 5-speed gearbox came from the R30 TX. The bodywork was also extensively revised. R5 3-door hulls were taken from the production line at Dieppe to be modified at Heuliez,

where they were widened by almost 23cm before finishing their assembly on the same assembly line as the Alpine A310, in Dieppe again.

If the R5 Turbo is a real firecracker on the road, it is even more impressive on the rally stages, in the hands of professionals and amateurs. Renault Sport's approach was original: unlike other manufacturers, the company wanted to offer its customer teams a car that performed as well as the factory version. This is how the "Cévennes" was born in 1981, a customer version of the R5 Turbo in Gr. 4. 20 examples were assembled by the factory, but it was also possible to assemble it thanks to different kits of 185, 200 or 250 hp.

The car we are presenting today is a 1986 Renault 5 Turbo 2, the last year of production.

Dedicated to competition use as soon as it left the factory, this car was sold in 1992 to its second owner Gilles Ciamin, stunt driver and father of WRC3 driver Nicolas Ciamin. He then sold it in 2015 to Patrick Duflot, owner of the famous racing guru Ferry Développement.

Before selling it to its current owner, he had it restored and prepared in his workshop between June 2020 and March 2021. The car, which of course has its original body, was restored at great expense in Gr. B configuration. The engine was entirely rebuilt to Ferry Développement's recognized standards and a short reinforced Cévennes gearbox was fitted. A Gr. B approved double wishbone front axle was fitted as well as carbon-Lorraine ventilated discs and 14-inch aluminum Minilite wheels. Safety equipment was not forgotten, with a Matter FIA roll bar meeting the latest specifications. The engine was run for five hours and 150km of testing was carried out to tune it after its restoration.

Our test drive gave us an idea of the quality of its preparation. The turbo effect of its 235 hp is very present without being violent, with an incisive and precise handling and steering of the front axle. Braking is firm and balanced thanks to the new pedal box and steering changes are agile and precise. Fabulous to drive and wonderful to listen to, this Renault 5 Turbo 2 is certainly one of the most agile and well-tuned 'Cévennes' thanks to the expertise of Ferry Développement. A rally legend and a true French motoring heritage, this Renault is only begging to be brought back on special stages... and above all on the podium!

Bentley 3 Litre 1922

31

Titre de circulation anglais
Attestation FFVE

Châssis n° : 35
Moteur n° : 33

L'une des plus anciennes Bentley recensées
Châssis d'origine et rare carrosserie *tourer*
depuis 1950
Éligible Le Mans Classic et courses historiques
État concours

*English title
FFVE certificate*

*Chassis n°: 35
Engine n° 33*

*One of the oldest Bentley on record
Original chassis and rare tourer bodywork
since 1950
Eligible for Le Mans Classic and historic races
Concours condition*

220 000 - 280 000 €





1922 - BENTLEY 3 LITRE

Lot 31

Au début des années 1910, Walter-Owen Bentley s'occupe avec son frère d'une concession de voitures françaises à Londres. En 1914, il coursifie une petite DFP (Doriot-Flandrin-Parant), en montant notamment des pistons en aluminium, qui deviendront désormais sa « marque de fabrique ». W.-O. décide au lendemain de la Première Guerre mondiale de construire sa propre voiture et fonde la Bentley Motors Limited le 10 janvier 1919. Il élabore un très beau moteur d'inspiration aéronautique, à arbre à cames en tête et à grand renfort d'aluminium, un 4-cylindres de 2 996 cm³ développant 70 ch, accouplé à une intéressante boîte 4-vitesses. C'est un moteur « grande course » (149 mm pour 80 mm d'alésage) qui offre un couple très important, se singularisant par un ralenti incroyablement bas (400 tr/min) et par son silence de fonctionnement. Une première Bentley 3 Litre est présentée au Salon de Londres de la même année ;

certaines pièces, pas prêtes à temps, sont en bois et en trompe-l'œil, mais la voiture rencontre déjà un grand succès ! Après les trois premiers prototypes (EXP1, EXP2 et EXP3) la toute première voiture de série est commercialisée en septembre 1921. Initialement considéré comme *tourer* sportif, la Bentley 3 Litre devient une authentique voiture de sport en remportant la deuxième édition des 24 Heures du Mans, en 1924. La légende des Bentley Boys et de l'usine de Crewe est en marche... La 3 Litre, pierre angulaire de la marque, sera construite à 1 624 exemplaires jusqu'en 1928.

La voiture que nous proposons ici est exceptionnelle à plus d'un titre. Portant le numéro de châssis 35, et équipée depuis l'origine du moteur numéro 33, elle fut immatriculée XK 3010 le 19 janvier 1922 au nom d'un certain H.-A. Baldwin, résidant dans le Comté du Durrey, à quelques encablures de Londres.

D'après son numéro de châssis, on sait que c'est la 35^e voiture de série construite, mais surtout la 40^e Bentley jamais fabriquée, en incluant les quelques voitures expérimentales. Cette très ancienne 3 Litre bénéficie donc de caractéristiques rares et intéressantes : c'est en effet un châssis court (*short chassis*, empattement 9 ft. 9 ½ in.) plus léger que celui de la Speed ultérieure, équipé uniquement de freins arrière, et monté sur de très jolies et fines jantes à rayons pour pneus à talons, et doté d'origine d'un moteur un peu spécial... Le gros 4-cylindres en ligne de 3 litres de cylindrée dispose en effet ici d'un arbre à cames de type Speed, de pistons légers et du fameux carburateur Smiths à cinq gicleurs. W.-O. Bentley *himself* indiquait d'ailleurs que ce carburateur permettait de meilleures performances que les deux SU que l'on trouve plus



fréquemment sur les Bentley... Monsieur H.-A. Baldwin commanda sa 3 Litre avec une caisse Coupé 4-places signée de la respectée Wilton Carriage Company. La copie des registres de l'usine qui accompagne la voiture indique un grand nombre d'entretiens et d'améliorations apportées à l'usine, et la liste des propriétaires successifs jusqu'au début des années 1930. On apprend ainsi que la voiture était garantie depuis sa sortie d'usine jusqu'en 1927 ! Un délai de six ans qui montre la qualité de fabrication de l'auto et la confiance que W.-O. Bentley avait dans ses réalisations. L'auto réapparaît au milieu des années 1950, complète jusqu'au moindre boulon, mais sans carrosserie. C'est à ce moment-là que George Strathdee, membre reconnu du Bentley Drivers Club, dénicha une magnifique et authentique carrosserie *tourer*, cette fois-ci signée Harrison, et ayant été démontée de la Bentley châssis n° 90 (détruite).

La voiture bénéficiera d'une nouvelle restauration complète (moteur, pont, châssis, carrosserie) de très haut niveau dans les années 1990. Elle quitta l'Angleterre pour la toute première fois en 2007, année où elle fut acquise par son actuel propriétaire, un amateur français de la première heure. Complète de tous ses accessoires, cette très authentique Bentley centenaire se présente à nous dans un incroyable état de fonctionnement, tout en offrant des performances remarquables qui pourront encore la faire bien figurer en courses historiques, notamment au Mans Classic pour lequel l'organisateur nous a confirmé son éligibilité (Plateau 1). C'est aussi une candidate idéale pour briller en concours d'élégance, ou partir en rallye « par la route », entre amis ou en famille, dans un confort rare pour une auto de cette génération.





In the early 1910s, Walter-Owen Bentley ran a French car dealership in London with his brother. In 1914, he prepared a small DFP (Doriot-Flandrin-Parant) for racing, including aluminum pistons which were to become his trademark. After the First World War, W.-O. decided to build his own car and founded Bentley Motors Limited on the 10th of January 1919. He developed a beautiful aluminum-reinforced aircraft-inspired engine with an overhead camshaft, a 2,996 cc 4-cylinder engine putting out 70 bhp, associated to an interesting 4-speed gearbox. This is a "long-stroke" engine (149 mm for 80 mm bore) that offers very high torque and is characterized by an incredibly low idle (400 rpm) and by its silent operation. A first Bentley 3 Liter was presented at the London Motor Show of the same year; some parts were not ready in time and were made of wood and in trompe-l'oeil,

but the car was already a great success! After the first three prototypes (EXP1, EXP2 and EXP3) the very first production car was marketed in September 1921. Initially regarded as a sports tourer, the Bentley 3 Liter became a genuine sports car when it won the second Le Mans 24 Hours race in 1924. The legend of the Bentley Boys and the Crewe factory was underway. The 3 Liter, the cornerstone of the marque, was built in 1,624 examples until 1928.

The car we offer here is exceptional in more ways than one. Carrying chassis number 35, and originally equipped with engine number 33, it was registered XK 3010 on 19 January 1922 in the name of a certain H.-A. Baldwin, residing in the County of Durrey, a few miles from London. From the chassis number, we know that this was the 35th production car built, but more importantly the 40th Bentley ever made, including the few experimental cars.

This very early 3 Liter therefore benefits from some rare and interesting features: it is indeed a short chassis (with a wheelbase of 9 ft. 9 ½ in.) lighter than the later Speed, fitted only with rear brakes, mounted on very nice and thin spoked wheels for beaded tyres, and originally fitted with a rather special engine... The big 3 Liter in-line 4-cylinder engine has here a Speed-type camshaft, light pistons, and the famous Smiths five jet carburetor. W.-O. Bentley himself stated that this carburetor gave better performance than the two SU's more commonly found in Bentleys... Mr. H.-A. Baldwin ordered his 3 Liter with a 4-seat coupé body from the respected Wilton Carriage Company. The copy of the factory records that accompanies the car shows a great deal of maintenance and improvements made at the factory, and a list of successive owners up to the early 1930s.

It even shows that the car was under warranty from the time it left the factory until 1927! This six-year period shows the production quality of the car and the confidence that W.-O. Bentley had in its achievements. The car reappeared in the mid-1950s, complete to the last bolt, but without bodywork. It was at this time that George Strathdee, a well-known member of the Bentley Drivers Club, unearthed a beautiful and authentic tourer body, this time by Harrison, which had been removed from Bentley chassis No. 90 (destroyed). The car received a full-on restoration (engine, axle, chassis, bodywork) of the highest standard in the 1990s. It left England for the very first time in 2007, when it was acquired by its current owner, a French enthusiast of the first hour. Complete with all its accessories, this very authentic century-old Bentley presents itself to us in incredible working order,

while offering remarkable performances that will still allow it to perform well in historic races, notably at Le Mans Classic for which the organizer has confirmed its eligibility (Plateau 1). It is also an ideal candidate to shine in Concours d'Elegance, or to go on a rally "by the road", with friends or family, in a rare comfort for a car of this generation.



32

1 Magnum Monrachet (Grand Cru)

2005
Domaine Etienne Sauzet
(e.l.s ; capsule en cire abimée côtés)

1 200 - 1 400 €



33

CBO 12 bouteilles Beaune 1^{er} Cru
Grèves « Vignes de l'Enfant Jésus »

2003
Bouchard Père & Fils

850 - 950 €

34

1 caisse Cœnothèque
Salon Magnum

2008
Composition :
- 2 B Le Mesnil - 2004
- 2 B Le Mesnil - 2006
- 2 B Le Mesnil - 2007
- 1 Mag Le Mesnil - 2008
(Caisse Bois d'Origine
et carnets de dégustation)
TVA récupérable sur la marge
pour les acheteurs professionnels.

7 500 - 8 000 €



L'année 2008 fut exceptionnelle à plus d'un titre en Champagne. D'une part c'est le millésime qui marque la plus petite vendange jamais récoltée chez Salon avec seulement 8000 Magnums produits mais c'est aussi l'une des récoltes les plus qualitatives, qui s'inscrit dans la droite ligne des millésimes légendaires de la Maison: 1982, 1966 et 1928. D'autre part cette année-là le vin fût élevé exclusivement dans des flacons de format magnum pour un vieillissement plus lent et délicat que jamais.

2008 was an exceptional "millésime" for Champagne in many ways. On the one hand, it was the smallest vintage ever harvested by Salon with only 8000 Magnums produced, but it was also one of the most qualitative harvests, following in the footsteps of the legendary vintages of the House: 1982, 1966 and 1928. On the other hand, the wine of this peculiar year was aged exclusively in magnum bottles for a slower and more delicate maturation than ever before.

Prototype Jules Dakar 1981

Avant-première

Carte grise française
Châssis n°: CRX9234

La plus légendaire des autos du Paris-Dakar
Prochaine star du Dakar Classic
Très belle préparation
Incroyable sens du détail

French title

Chassis number: CRX9234

*The most legendary car of the Paris-Dakar
Next star of the Dakar Classic
Very nice preparation
Incredible sense of detail*

Vente
AUTOMOBILES DE COLLECTION
Dimanche 12 décembre 2021





1981 - PROTOTYPE JULES DAKAR

En vente le 12 décembre 2021

26 décembre 1978, Paris, place du Trocadéro : un « chevalier blanc » donne le départ à une intrigante caravane mécanique qui doit traverser une partie du continent Africain et rallier Dakar, capitale du Sénégal, 10 000 km et trois semaines plus tard, le 14 janvier 1979. Thierry Sabine, ne le sait pas encore, mais il vient de créer l'une des courses les plus folles de l'histoire, qui fait encore rêver plus de quarante ans après... La fameuse « caravane du Dakar », qui sillonnera l'Afrique, puis l'Amérique et maintenant l'Asie (Arabie-Saoudite), symbolise toute la passion du sport automobile, voyant s'affronter des teams d'usine et des pilotes amateurs, sur toutes sortes d'engins, allant des « F1 du désert » (reconversion des Gr. B) aux buggys les plus farfelus imaginés par des Geo Trouvetout adeptes du système D. Parmi cet inventaire à la Prévert, une auto incarne plus que toutes les autres les valeurs d'aventure et de défi de l'épreuve : le fameux prototype Jules du Dakar 1981.

La voiture, que l'étude Aguttes est honorée de présenter très bientôt aux enchères, est en fait le résultat d'un pari fou : engager une Rolls-Royce Corniche au Paris-Dakar. Ce qui n'était qu'une idée lancée au détour d'un joyeux dîner entre amis, devient en quelques mois réalité, et Thierry de Montcorgé et Jean-Christophe Pelletier arrivent ainsi, au petit matin du 1^{er} janvier 1981, place du Trocadéro, sous les yeux ébahis d'une foule qui en a pourtant « vu d'autres »... Sous la caisse polyester moulée sur une authentique Rolls-Royce Corniche, et vantant le nouveau parfum Dior, du nom de Jules, on retrouve un éprouvé châssis de Toyota HJ 45, et tout le confort et les finitions d'une authentique Rolls, le tout étant emmené par un gros V8 5,7 l Chevrolet de 350 ch. « On roulait vite, très vite même... Sur piste, on tapait les 150 km/h sans problème et, sur route, on frôlait les 200 km/h. La voiture grimpait aux dunes avec une facilité incroyable », se souvient aujourd'hui Thierry de Montcorgé. Avec Jean-

Christophe et leur « Rolls », ils feront d'ailleurs partie des 40 équipages (sur 170 partants !) à rallier Dakar, même s'ils sont hors classement, à cause d'un problème de direction. En première partie de course, ils pointèrent même en 13^e place ! Mais au-delà du classement, les 1 600 articles de presse et 150 passages télé et radio firent de la « Rolls Jules » une véritable légende du Dakar, héroïne d'une campagne de communication jamais égalée.

Cet incroyable prototype chargé d'histoire et de symboles cherche désormais un nouvel équipage pour prendre le départ du prochain Dakar Classic, qui offre désormais grâce à Amaury Sport Organisation, un nouveau terrain de jeux aux vieilles gloires d'hier. Affaire à suivre...



December 26, 1978, Paris, Place du Trocadero: a “white knight” gives the start to an intriguing mechanical caravan that must cross part of the African continent and reach Dakar, the capital of Senegal, 10,000 km and three weeks later, on January 14, 1979. Thierry Sabine didn't know it yet, but he had just created one of the craziest races in history, which still makes people dream more than forty years later... The famous “Dakar caravan”, which crisscrossed Africa, then America and now Asia (Saudi Arabia), symbolized all the passion of motor sport, seeing factory teams and amateur drivers compete against each other in all sorts of machines, ranging from “F1 desert cars” (converted from Gr. B) to the most eccentric buggies imagined by the wackiest inventors. Amongst this inventory, one car embodies more than all the others the values of adventure and challenge of the event: the famous Jules prototype of the 1981 Dakar.

The car, which Aguttes is honored to present at auction very soon, is in fact the result of a crazy bet: to enter a Rolls-Royce Corniche in the Paris-Dakar. What was only an idea launched during a joyful dinner between friends, became in a few months a reality, and Thierry de Montcorgé and Jean-Christophe Pelletier thus arrived, in the early morning of January 1st, 1981, at the Trocadero square, under the astonished eyes of a crowd which had nevertheless “seen others”... Underneath the polyester body moulded on an authentic Rolls-Royce Corniche, and advertising the new Dior perfume, named Jules, we find a proven Toyota HJ 45 chassis, and all the comfort and finishings of an authentic Rolls, the whole being driven by a big 5.7 litre Chevrolet V8 of 350 hp. “On the track, we could do 150 km/h without any problem, and on the road, we could do almost 200 km/h. The car climbed the dunes with incredible ease,” Thierry de Montcorgé recalls today. With Jean-Christophe and their “Rolls”, they will be among the 40 crews

(out of 170 starters!) to reach Dakar, even if they are out of the ranking because of a steering problem. In the first part of the race, they even finished in 13th place! But beyond the rankings, the 1,600 press articles and 150 passages made the “Rolls Jules” a true Dakar legend, the heroine of an unparalleled communication campaign.

This incredible prototype, full of history and symbols, is now looking for a new crew to take part in the next Dakar Classic, which thanks to Amaury Sport Organisation, offers a new playground to the old glories of yesterday. To be continued...

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

La vente sera faite au comptant et conduite en Euros.

Les acquéreurs paieront, en sus des enchères, des frais de 25%^{HT} soit 30%^{TTC} sur les premiers 150 000 €, puis au-delà de 150 001 €, 23%^{HT} soit 27.6%^{TTC}. Pour les AUTOMOBILES, les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants :

- 15%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 18%^{TTC} jusqu'à 500 000 €
- 12%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 14.4%^{TTC} sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 500 001 €
- 10%^{HT} + TVA aux taux en vigueur soit 12%^{TTC} sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 1 000 001 €

Pour les VINS & SPIRITUEUX, les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants : 20 %^{HT} soit 24%^{TTC}.

Les acquéreurs via Drouot Digital paieront, en sus des enchères et des frais acheteurs, une commission de 1,80%^{TTC} (frais 1,5%^{HT} et TVA 0,30%) qui sera reversée à la plateforme Drouot Digital (cf. Enchères via Drouot Digital). Les adjudicataires via le *Live* Interenchères paieront en sus des enchères et des frais acheteurs, une commission de 3,6%^{TTC} qui sera reversée à la plateforme Interenchères.

Attention :

- + Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du Tribunal avec des honoraires acheteurs de 14.40 %^{TTC}
- ° Lots dans lesquels la SVV ou un de ses partenaires ont des intérêts financiers.
- * Lots en importation temporaire et soumis à des frais de 5,5 % (20% pour les bijoux, les automobiles, les vins et spiritueux et les multiples – casques de F1 par exemple) à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication, sauf si acquéreur hors UE.
- ~ Lot fabriqué à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir.

GARANTIES

Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité de la SAS Claude Aguttes et de son expert, tenant compte des rectifications annoncées au moment de la présentation de l'objet portées au procès-verbal de la vente. Les attributions ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente.

L'ordre du catalogue sera suivi. Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères.

Une exposition préalable leurs permet de se rendre compte de l'état des biens mis en vente. L'état de conservation des œuvres n'est pas précisé dans le catalogue. Les acquéreurs potentiels, s'ils ne souhaitent pas se déplacer, peuvent demander des photos complémentaires, vidéos et/ou rapports de conditions. Les demandes doivent être adressées 24h avant la vente. Les reproductions au catalogue des œuvres sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif. Il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

Le texte en français est le texte officiel qui sera retenu en cas de litige. Les descriptions d'autres langues et les indications de dimensions en inches ne sont données qu'à titre indicatif et ne pourront être à l'origine d'une réclamation. Il ne sera admis aucune réclamation concernant d'éventuelles restaurations ou accidents une fois l'adjudication prononcée. Les rapports de conditions demandés à la SAS Claude Aguttes et à l'expert avant la vente sont donnés à titre indicatifs. Ils n'engagent nullement leurs responsabilités et ne pourront être à l'origine d'une réclamation juridique. Ils sont exprimés pour faciliter l'inspection du lot par l'acquéreur potentiel et restent soumis à son appréciation personnelle. L'absence d'indication dans le catalogue, les rapports de conditions écrits ou verbaux, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelques défauts n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

ENCHÈRES

Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire.

En cas de double enchère reconnue effective par le Commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.

En portant une enchère, les enchérisseurs assument la responsabilité personnelle de régler le prix d'adjudication, augmenté des frais à la charge de l'acheteur et de tous impôts ou taxes exigibles. Sauf convention écrite avec la SAS Claude Aguttes, préalable à la vente, mentionnant que l'enchérisseur agit comme mandataire d'un tiers identifié et agréé par la SAS Claude Aguttes, l'enchérisseur est réputé agir en son nom propre. Nous rappelons à nos vendeurs qu'il est interdit d'enchérir directement sur les lots leur appartenant.

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

ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE : Nous acceptons de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Notre responsabilité ne pourra être engagée notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou omission relative à la réception des enchères par téléphone.

ORDRE D'ACHAT : Nous acceptons les ordres d'enchérir qui ont été transmis. Nous n'engageons pas notre responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission de l'ordre écrit.

ENCHÈRES VIA DROUOT DIGITAL OU AUTRE PLATEFORME LIVE

Une possibilité d'enchères en ligne est proposée. Elles sont effectuées sur notamment le site internet drouotonline.com, qui constitue une plateforme technique permettant de participer à distance par voie électronique aux ventes aux enchères. Il est nécessaire de s'inscrire au préalable et veiller à ce que l'inscription soit validée. Un plafond d'enchère peut être annoncé selon les ventes, il convient de déposer une caution au préalable afin d'enchérir librement pendant la vente. L'acquéreur via cette plateforme ou toute autre plateforme proposée pour les achats en live est informé que les frais facturés par ces plateformes seront à sa charge (une commission de 1,80%^{TTC} (frais 1,5%^{HT} et TVA 0,30%). Les adjudicataires via le *Live* Interenchères paieront en sus des enchères et des frais acheteurs, une commission de 3,6%^{TTC} qui sera reversée à la plateforme Interenchères.

La société Aguttes ne saurait être tenue pour responsable de l'interruption d'un service *Live* en cours de vente ou de tout autre dysfonctionnement de nature à empêcher un acheteur d'enchérir via une plateforme technique offrant le service *Live*. L'interruption d'un service d'enchères *Live* en cours de vente ne justifie pas nécessairement l'arrêt de la vente aux enchères par le commissaire-priseur.

STOCKAGE ET LIVRAISON À L'ISSUE DE LA VENTE

Pour les lots AUTOMOBILES DE COLLECTION

Un mail sera envoyé au lendemain de la vente à chaque acheteur afin de lui indiquer le contact, le lieu et le montant à régler pour récupérer son véhicule. Les véhicules sont stockés le soir de la vente dans un local fermé et sécurisé à 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.

L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 300€^{HT} pour le transport et le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incident lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.

À partir du lundi 6 septembre inclus, le coût quotidien du stationnement sera de 35€^{HT} par jour, chaque journée commencée étant due, et sera à régler lors de la reprise du véhicule.

Pour les lots ART CONTEMPORAIN, VINS & SPIRITUEUX et MONTRE

Les achats seront à retirer sur rendez-vous, à l'étude de Neuilly-sur-Seine, à partir du mercredi 1^{er} septembre.

Pour les lots DESIGN

Aucun lot ne sera délivré le jour de la vente. Ceux-ci seront à enlever sur rendez-vous, à partir du mercredi 1^{er} septembre et une fois le paiement encaissé. Pour organiser le rendez-vous de retrait, veuillez contacter la responsable indiquée en ouverture du catalogue. Sauf dispositions spécifiques mentionnées dans le présent catalogue, les conditions de retrait des achats sont les suivantes : au-delà d'un délai de quinze jours de stockage gracieux à AGUTTES Neuilly ou au garde-meuble de Gennevilliers, jusqu'au 1^{er} septembre, ce dernier sera facturé 3 € par jour pour tout lot de moins d'1m³ & 5€ par jour et par m³ pour tous ceux au-delà d'1m³.

Il est conseillé aux adjudicataires de procéder à un enlèvement de leurs lots par le transporteur de leur choix dans les meilleurs délais afin d'éviter ces frais de magasinage qui sont à régler avant l'enlèvement.

Le stockage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-Priseur ni de l'expert à quelque titre que ce soit. Dès l'adjudication, l'objet sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée.

Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité.

Les formalités d'exportations (demandes de certificat pour un bien culturel, licence d'exportation) des lots assujettis sont du ressort de l'acquéreur et peuvent requérir un délai de 4 mois. L'étude est à la disposition de ses acheteurs pour l'orienter dans ces démarches ou pour transmettre les demandes au Service des Musées de France.

RÈGLEMENT DES ACHATS

Nous recommandons vivement aux acheteurs de nous régler par carte bancaire ou par virement bancaire. Conformément à l'article L.321-14 du code du commerce, un bien adjugé ne peut être délivré à l'acheteur que lorsque la société en a perçu le prix ou lorsque toute garantie lui a été donnée sur le paiement du prix par l'acquéreur.

Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

- Espèces : (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)
 - Jusqu'à 1 000 €
 - Ou jusqu'à 15 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)

- Paiement en ligne sur (jusqu'à 10 000 €) : <http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>

- Virement : Du montant exact de la facture (les frais bancaires ne sont pas à la charge de l'étude) provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de la facture.

Banque de Neuflyze, 3 avenue Hoche 75008 Titulaire du compte : Claude AGUTTES SAS Code Banque 30788 – Code guichet 00900 N° compte 02058690002 – Clé RIB 23 IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223 BIC NSMBFRPPXXX

- Carte bancaire : une commission de 1.1%^{TTC} sera perçue pour tous les règlements supérieurs à 50 000 €
- Carte American Express : une commission de 2.95%^{TTC} sera perçue pour tous les règlements
- Les paiements par carte à distance et les paiements fractionnés en plusieurs fois pour un même lot avec la même carte ne sont pas autorisés
- Chèque : (Si aucun autre moyen de paiement n'est possible)
 - 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

DÉFAUT DE PAIEMENT

Les règlements sont comptants.

La SAS CLAUDE AGUTTES réclamera à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de 5 points et le remboursement des coûts supplémentaires engagés par sa défaillance, avec un minimum de 500€, incluant en cas de revente sur folle enchère :

- la différence entre son prix d'adjudication et le prix d'adjudication obtenu lors de la revente
- les coûts générés par ces nouvelles enchères

COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prisées et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prisée.

La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).



CONDITIONS OF SALE

The sale will be made in cash and conducted in Euros.

The purchasers will pay, in addition to the bids, expenses of 25% HT or 30% TTC on the first 150 000 €, then beyond 150 001 €, 23% HT or 27.6% TTC. For AUTOMOBILES, the buyers will pay, in addition to the bids, the following fees - 15% before tax + VAT at the current rate, i.e. 18% including tax up to €500,000 - 12% excl. tax + VAT at the current rate, i.e. 14.4% incl. VAT on the portion of the auction price above €500,001 - 10% before tax + VAT at the current rate, i.e. 12% including tax on the portion of the auction price above €1,000,001

For WINES & SPIRITS, buyers will pay, in addition to the auction price, the following fees: 20% before tax, i.e. 24% including VAT.

Buyers via Drouot Digital will pay, in addition to the bids and the buyers' fees, a commission of 1.80% including VAT (fees 1.5% excluding VAT and VAT 0.30%) which will be transferred to the Drouot Digital platform (see Auctions via Drouot Digital). In addition to the bids and the buyer's fees, the successful bidders via Live Interenchères will pay a commission of 3.6% VAT included, which will be paid to the Interenchères platform.

NB:

- + Auction by order of the court further to a prescription of the court, buyers fees 14,40% VTA included.
- ° Lots on which the auction house or its partners have a financial interest
- * Lots which have been temporarily imported and are subject to a buyer's fee of 5.5% (20% for jewelry, motorcars, wines and spirits and multiples – F1 helmet) in addition to the hammer price and sale fees.
- ~ This lot contains animal materials. Import restrictions are to be expected and must be considered.

GUARANTEES

In accordance with the law, the information given in the catalog is the responsibility of SAS Claude Aguttes and its expert, taking into account the corrections announced at the time of the presentation of the object and recorded in the sale report. The attributions have been established taking into account the scientific and artistic knowledge at the date of the sale.

The order of the catalog will be followed. Potential buyers are invited to examine the items that may interest them before the auction.

A prior exhibition allows them to see the condition of the items for sale. The state of conservation of the works is not specified in the catalog. Potential buyers, if they do not wish to come to the auction, may request additional photos, videos and/or condition reports. Requests must be made 24 hours prior to the sale. The reproductions of the works in the catalog are as accurate as possible, although differences in color or tone may occur. Dimensions are given as an indication only. No claims will be accepted after the auction.

The French text is the official text which will be used in case of dispute. Descriptions in other languages and dimensions in inches are given as an indication only and cannot be the basis for a claim. No claims will be accepted for any restorations or accidents after the auction. The condition reports requested from SAS Claude Aguttes and the expert before the sale are given as an indication. They do not engage their responsibilities and cannot be the cause of a legal claim. They are expressed to facilitate the inspection of the lot by the potential buyer and remain subject to his personal appreciation. The absence of any indication in the catalog, written or verbal condition reports, does not imply that an item is free of any present, past or repaired defects. Conversely, the mention of some defects does not imply the absence of all other defects.

BIDS

The highest and last bidder will be the successful bidder.

In the event of a double bid recognized by the auctioneer, the lot will be put up for sale again and all the amateurs present will be able to bid for the second auction.

By bidding, the bidders assume the personal responsibility to pay the auction price, increased by the expenses to be paid by the buyer and by any tax or duty due. Except in the case of a written agreement with SAS Claude Aguttes, prior to the sale, mentioning that the bidder is acting as an agent of a third party identified and approved by SAS Claude Aguttes, the bidder is deemed to be acting in his own name. We remind our sellers that it is forbidden to bid directly on the lots belonging to them.

Important : The normal way to bid is to be present in the auction room.

PHONE BIDDING: We accept telephone bids from potential buyers who have made themselves known before the sale. We cannot be held responsible if the telephone connection is not established, is established late, or in case of error or omission relating to the reception of bids by telephone.

PURCHASE ORDER : We accept the bidding orders that have been transmitted. We are not responsible for any error or omission in the written order.

BIDS THROUGH DROUOT DIGITAL OR OTHER LIVE PLATFORM

Online auctions are available. These are carried out on the drouotonline.com website, which is a technical platform allowing remote participation in auctions by electronic means. It is necessary to register beforehand and to ensure that the registration is validated. A bidding ceiling may be announced depending on the sales, it is advisable to deposit a deposit beforehand in order to bid freely during the sale. The buyer via this platform or any other platform proposed for live purchases is informed that the fees charged by these platforms will be at his expense (a commission of 1.80% including VAT (fees 1.5% excluding VAT and VAT 0.30%). The successful bidders via the Live InterAuction will pay, in addition to the bids and the buyers' fees, a commission of 3.6% VAT included which will be paid to the InterAuction platform.

Aguttes may not be held responsible for the interruption of a Live service during a sale or for any other malfunction that may prevent a buyer from bidding via a technical platform offering the Live service. The interruption of a Live auction service during the course of a sale does not necessarily justify the auctioneer's stopping the auction.

STORAGE AND DELIVERY AFTER THE SALE

For all CARS

An email will be sent the day after the sale to each buyer to indicate the contact, the place and the amount to be paid to collect the vehicle. The vehicles are stored on the evening of the sale in a closed and secured room near Paris. They can be collected by appointment from the Tuesday following the date of the sale and after full payment of the amount of the auction and the costs.

The buyer will pay, in addition to the adjudication and the expenses, a fixed price of 300€ HT for the transport and the storage of his vehicle. Aguttes SAS is not responsible for any incident during the transfer.

From Monday, September 6th included, the daily cost of parking will be 35€ (excl. VAT) per day, each day started being due, and will be paid when the vehicle is picked up.

For the CONTEMPORARY ART, WINE & SPIRITS and WATCH lots

Purchases can be collected by appointment at the Neuilly-sur-Seine office from Wednesday 1 September.

For the DESIGN lots

No lots will be delivered on the day of the sale. They will be collected by appointment, from Wednesday 1st September and once the payment has been received. To make an appointment for collection, please contact the person in charge of the sale as indicated at the beginning of the catalog. Except for specific provisions mentioned in the present catalog, the conditions of withdrawal of purchases are as follows: beyond a period of fifteen days of free storage at AGUTTES Neuilly or at the Gennevilliers storage facility, until September 1st, the latter will be charged 3 € per day for any lot of less than 1m3 & 5€ per day and per m3 for all those exceeding 1m3.

It is advised to proceed to a removal of their lots by the carrier of their choice as soon as possible in order to avoid these storage fees which are to be paid before the removal.

Storage does not involve the responsibility of the auctioneer or the expert in any way whatsoever. From the moment of the adjudication, the object will be under the full responsibility of the buyer. The buyer will be responsible for insuring his acquisitions, and SAS Claude Aguttes declines all responsibility for any damage that the object may incur, and this as soon as the adjudication is pronounced.

The lots will be delivered to the buyer in person or to a third party designated by him and to whom he will have given an original power of attorney and a copy of his identity card.

The formalities for the export of the lots (application for a certificate for cultural property, export permit) are the responsibility of the buyer and may require a delay of 4 months. The firm is at the disposal of its buyers to guide them through these procedures or to forward requests to the Service des Musées de France.

PAYMENT

We recommend that buyers pay by credit card or electronic bank transfer.

In compliance with Article L.321-14 of French commercial law, a property sold at auction can be delivered to the buyer only once the auction firm has received payment or complete guarantee of payment.

Legally accepted means of payment include :

- Cash (article L.112-6, L.112-8 and Article Article L.112-8 paragraph 2 of the Monetary and Financial Code)
 - max. 1 000 €
 - max. 15 000 € for private individuals who have their tax domicile abroad (upon presentation of a valid passport)
- Payment on line (max 10 000 €): <http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>

- Electronic bank transfer
The exact amount of the invoice from the buyer's account and indicating the invoice number. (Note : Bank charges are the buyer's responsibility.)

Banque de Neuflize, 3 avenue Hoche 75008
Titulaire du compte: Claude AGUTTES SAS
Code Banque 30788 – Code guichet 00900
N° compte 02058690002 – Clé RIB 23
IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223
BIC NSMBFRPPXXX

- Credit cards : 1.1%^{TTC} commission will be charged for payments exceeding €50,000
- American Express : 2.95%^{TTC} commission will be charged.
- Distance payments and multi-payments for one lot with the same card are not allowed
- Cheques (if no other means of payment is possible)
 - Upon presentation of two pieces of identification
 - **Important: Delivery is possible after 20 days**
 - Cheques will be deposited immediately. No delays will be accepted
 - Payment with foreign cheques will not be accepted

PAYMENT DEFAULT

Settlements are cash.

In the event of late payment on winning bids SAS CLAUDE AGUTTES will claim the legal rate of interest, plus five percent. A minimum fee of €500 will also be due for any other costs incurred by reason of default, including the following in the case of resale on false bidding :

- The difference between the price at which the lot was auctioned and the price obtained at its resale;
- The costs incurred by new auctioning.

LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation. These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

If a customer feels that he or she has not received a satisfactory response, he or she is advised to contact the head of the relevant department directly, as a matter of priority. In the absence of a response within the specified time limit, the customer may then contact customer service at serviceclients@aguttes.com, which is attached to the Quality Department of SVV Aguttes.



Comment acheter chez Aguttes ?

1



S'abonner à notre newsletter et nous suivre sur les réseaux sociaux

Être informé de notre actualité sur les réseaux sociaux

S'inscrire à la newsletter (QR code) pour être informé des *Temps forts* chez Aguttes, suivre les découvertes de nos spécialistes et recevoir les e-catalogues



2



Avant la vente, demander des informations au département sur un lot

Nous vous envoyons des informations complémentaires par e-mails : rapports de condition, certificats, provenance, photos...



Nous vous envoyons des photos et vidéos complémentaires par MMS, WhatsApp, WeChat.

3



Échanger avec un spécialiste et voir l'objet

Nous vous accueillons pour une visite privée sur rendez-vous.



Nous vous proposons comme d'habitude de vous rendre à l'exposition publique quelques jours avant la vente.



Si vous ne pouvez pas vous déplacer, nous programmons une conversation audio ou vidéo pour échanger.

4



Enchérir

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



Venir et enchérir en salle

5



Payer et récupérer son lot

Régler son achat (idéalement paiement en ligne / carte ou virement bancaire)



Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur



Claude Aguttes, président et commissaire-priseur

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS

Arts d’Asie
Johanna Blancard de Léry
+33 (0)1 47 45 00 90 - delery@aguttes.com

Art contemporain & Photographie
Ophélie Guillerot
+33 (0)1 47 45 93 02 - guillerot@aguttes.com

Automobiles de collection
Automobilia
Gautier Rossignol
+33 (0)1 47 45 93 01 - rossignol@aguttes.com

Bijoux & Perles fines
Philippine Dupré la Tour
+33 (0)1 41 92 06 42 - duprelatour@aguttes.com

Design & Arts décoratifs du 20^e siècle
Marie-Cécile Michel
+ 33 (0)1 47 45 08 22 - michel@aguttes.com

Impressionniste & Moderne
Pierre-Alban Vinquant
+33 (0)1 47 45 08 20 - vinquant@aguttes.com

Livres anciens & modernes
Affiches, Manuscrits & Autographes
Les collections Aristophil
Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 - perrine@aguttes.com

Mobilier, Sculptures & Objets d’Art
Élodie Beriola
+33 (0)1 41 92 06 46 - beriola@aguttes.com

Mode & bagagerie
Adeline Juguet
+33 (0)1 41 92 06 47 - juguet@aguttes.com

Montres
Philippine Dupré la Tour
+33 (0)1 41 92 06 42 - duprelatour@aguttes.com

Peintres d’Asie
Charlotte Aguttes-Reynier
+33 (0)1 41 92 06 49 - reynier@aguttes.com

Tableaux & Dessins anciens
Grégoire Lacroix
+33 (0)1 47 45 08 19 - lacroix@aguttes.com

Vins & Spiritueux
Pierre-Luc Nourry
+33 (0)1 47 45 91 50 - nourry@aguttes.com

Inventaires & partages
Claude Aguttes
Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 - perrine@aguttes.com

BUREAUX
DE REPRÉSENTATION

Aix-en-Provence
Adrien Lacroix
+33 (0)6 69 33 85 94 - adrien@aguttes.com

Lyon
Audrey Mouterde
+33 (0)4 37 24 24 28 - mouterde@aguttes.com

Bruxelles
Charlotte Micheels
+32 (0)2 311 65 26 - micheels@aguttes.com



1985 Peugeot 205 Turbo 16. **Adjugée 419 260 € TTC, record mondial en mars 2021**

RENDEZ-VOUS *chez Aguttes*

SEPTEMBRE
OCTOBRE
2021

Calendrier des ventes

02.09 MOBILIER & OBJETS D'ART ONLINE ONLY <i>online.aguttes.com</i>	08.09 ART CONTEMPORAIN ONLINE ONLY <i>online.aguttes.com</i>	19.09 L'AVENTURE PEUGEOT CITROËN DS LA VENTE OFFICIELLE <i>Conservatoire Citroën, Aulnay-sous-Bois</i>	30.09 ARTS DU VIETNAM <i>Aguttes Neuilly</i>	11.10 ARTS CLASSIQUES MOBILIER, SCULPTURES & OBJETS D'ART <i>Aguttes Neuilly</i>
07.09 UN ÉTÉ MODERNE ONLINE ONLY <i>online.aguttes.com</i>	13.09 TABLEAUX & DESSINS ANCIENS ONLINE ONLY <i>online.aguttes.com</i>	27.09 MUCHA ET L'ART NOUVEAU, COLLECTION DAVID WILKIE COOPER ONLINE ONLY <i>online.aguttes.com</i>	05.10 GRANDS VINS & SPIRITUEUX <i>Aguttes Neuilly</i>	14.10 MODE ONLINE ONLY <i>online.aguttes.com</i>
07.09 MONTRES ONLINE ONLY <i>online.aguttes.com</i>	16.09 LETTRES & MANUSCRITS ONLINE ONLY <i>online.aguttes.com</i>	30.09 PEINTRES D'ASIE, ŒUVRES MAJEURES <i>Aguttes Neuilly</i>	07.10 BIJOUX ONLINE ONLY <i>online.aguttes.com</i>	21.10 BIJOUX & PERLES FINES <i>Aguttes Neuilly</i>

Ce calendrier est sujet à modifications | Retrouvez toutes nos dates de ventes sur **aguttes.com**

AUTOMOBILES DE COLLECTION

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente

L'Aventure

Peugeot Citroën DS

La vente officielle, 19 septembre 2021



AGUTTES

Contact : Gautier Rossignol
+33 (0)1 47 45 93 01 - rossignol@aguttes.com

1969 - Citroën DS 21 Prestige
Ex PDG de Citroën Monsieur Bercot
Adjugée 56 700 €^{TTC}

VINS & SPIRITUEUX

3 VENTES PAR AN

Prochaine vente

5 octobre 2021



Bouteille Whisky Macallan Single Highland Anniversary Malt 50 years old, 75cl
Adjugée 86 800 €^{TTC}

AGUTTES

Contact : Pierre-Luc Nourry
+33 (0)1 47 45 91 50 - nourry@aguttes.com

ART CONTEMPORAIN

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
25 octobre 2021, en marge de la FIAC



Photo-souvenir : *D'un losange à l'autre*, travail *in situ*, octobre 2006, © DB-ADAGP Paris

Daniel BUREN (né en 1938)
D'un losange à l'autre, travail *in situ*
En vente le 25 octobre en marge de la FIAC

AGUTTES

Contact : Ophélie Guillerot
+33 (0)1 47 45 93 02 - guillerot@aguttes.com

DESIGN

3 VENTES PAR AN

Prochaine vente
23 novembre 2021



AGUTTES

Contact : Marie-Cécile Michel
+33 (0)1 47 45 08 22 - michel@aguttes.com

MONTRES

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
9 novembre 2021



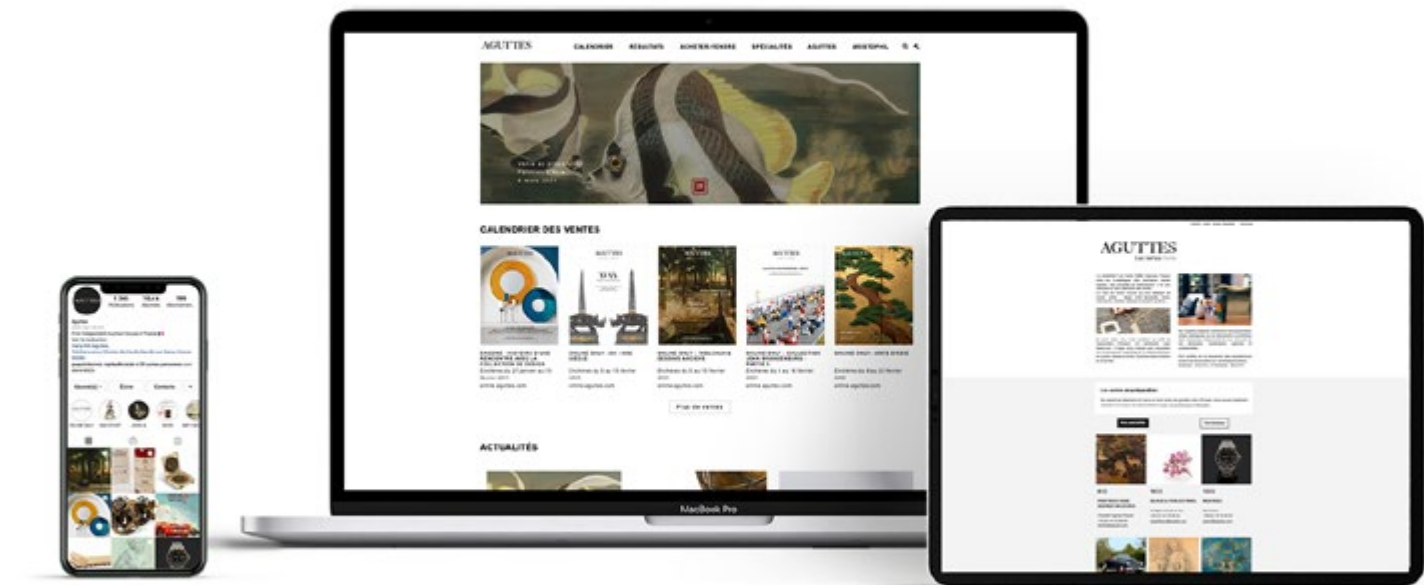
ROLEX
Réf. 1665 Sea-Dweller
« Comex 2124 ». Circa 1979.
Montre bracelet de plongée en acier livrée
à la Comex, avec son écrin et certificat
d'origine, tags et booklet.
Provenance : plongeur de la Comex
devenu pilote de ligne Air France.
En vente le 9 novembre

AGUTTES

Contact : Philippine Dupré la Tour
+33 (0)1 41 92 06 42 - duprelatour@aguttes.com

ACTUALITÉS ET MARCHÉ DE L'ART

RESTEZ INFORMÉ DES DÉCOUVERTES
DE NOS DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS
Suivez-nous sur les réseaux sociaux et inscrivez-vous
à notre newsletter sur aguttes.com/newsletter



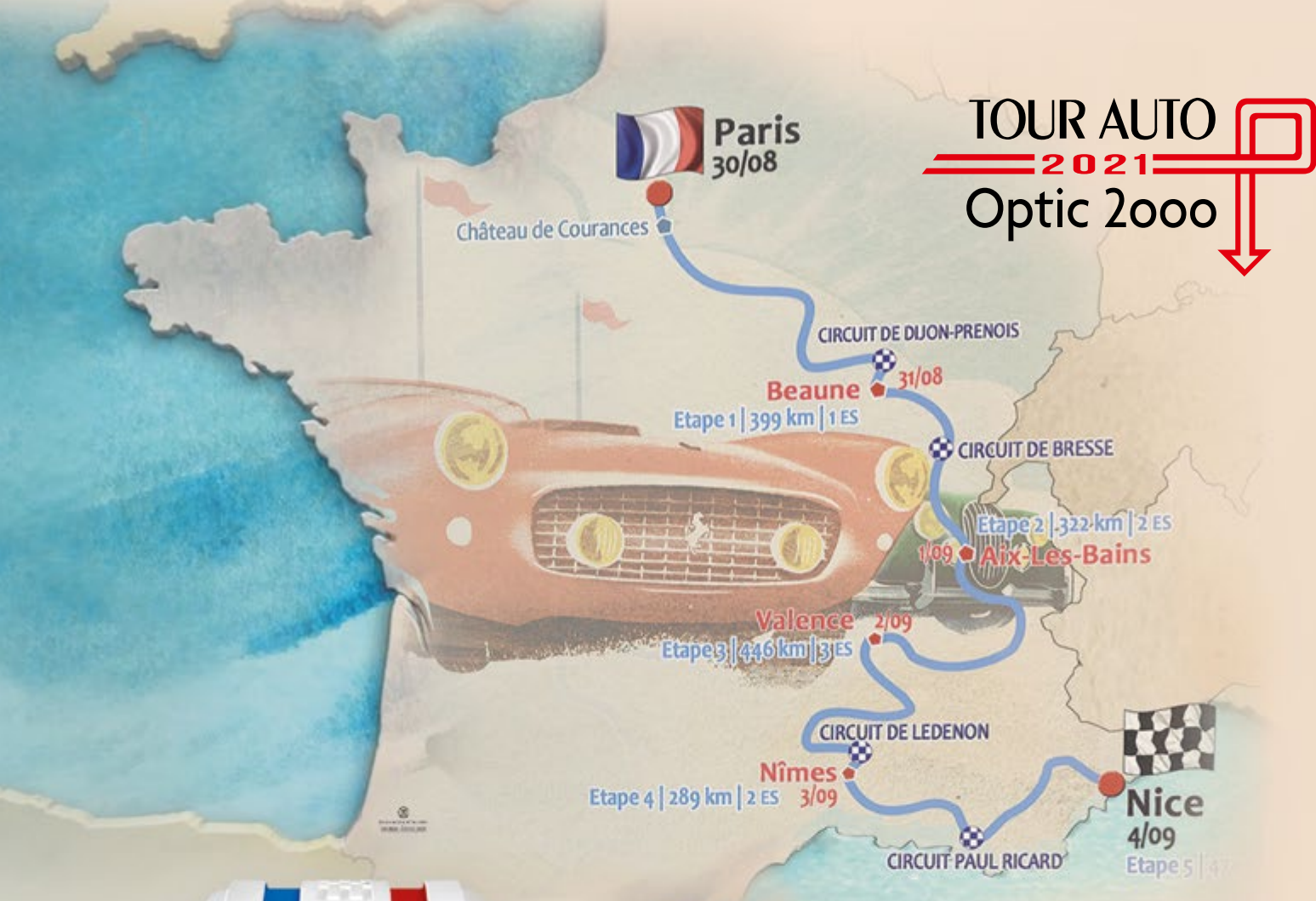
Suivez-nous sur



Inscription
à la newsletter

AGUTTES

Renseignement
+33 (0)1 47 45 55 55



R3-VOLT
SKELETONIZED

TWENTY-ONE
3 HANDS



WWW.REBELLION-TIMEPIECES.COM
@REBELLIONTIMEPIECES

SOLUTIONS HYBRIDE CÉRAMIQUE SiO2



Le Reflet de votre Passion





AGUTTES