

AGUTTES

TOUR
2022
AUTO



TOUR AUTO 2022
LA VENTE OFFICIELLE

25 avril 2022





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

Directeur du pôle Art de vivre & Collections

Philippine Dupré la Tour



Département Montres

Éléonore des Beauvais
+33 (0)1 41 92 06 47
desbeauvais@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

Expert Horlogerie

Geoffroy Ader

Enchères par téléphone Ordre d'achat

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

Relations acheteurs

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

Relations médias

Sébastien Fernandes
fernandes@aguttes.com

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 (SJV 2002-209)

Commissaires-priseurs habilités
Claude Aguttes, Sophie Perrine,
Pierre-Alban Vinquant

SELARL Aguttes & Perrine

Commissaire-priseur judiciaire

TOUR AUTO 2022

LA VENTE OFFICIELLE

Vente aux enchères

Paris expo - porte de Versailles | pavillon 6

Lundi 25 avril 2022, 16h

Commissaire-priseur habilité :
Sophie Perrine

Exposition publique

Dimanche 24 avril : 14h - 22h

Lundi 25 avril : 10h - 14h

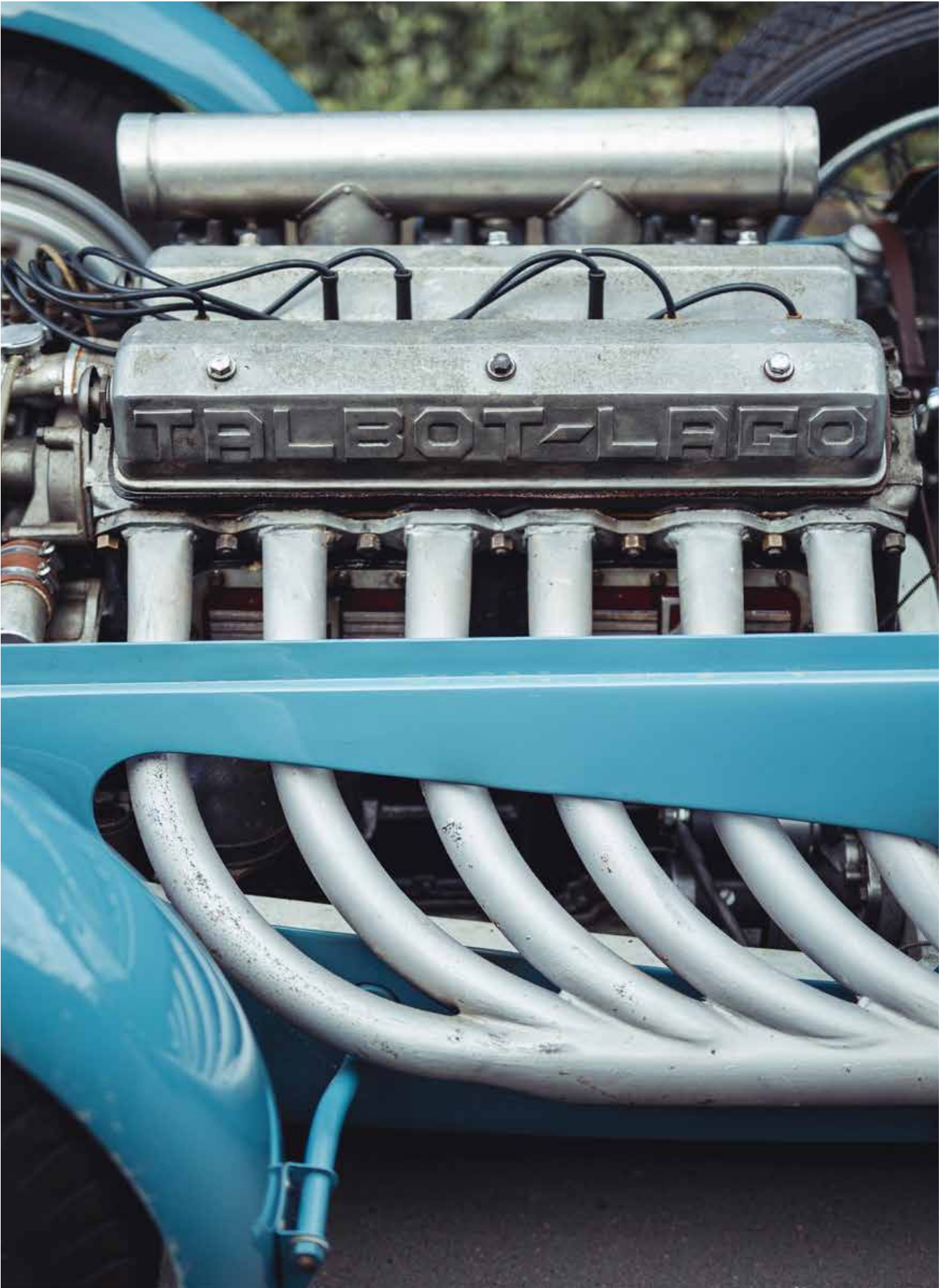


Cliquez et enchérissez sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com)

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

Aguttes Neuilly

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



Avant-propos

par Patrick Peter

Peter Auto



La course des mémoires

Pour avoir connu une époque où n'existait de compétition un peu sérieuse que dans les disciplines modernes, pour avoir vu le destin des voitures de course, littéralement abandonnées sitôt titrées ou sitôt défaits, remises dans les coins les plus obscurs des ateliers de course, démembrées ou carrément détruites, je m'émerveille de leur situation d'aujourd'hui. Les anciennes vedettes des courses du passé sont à présent convoitées, on se les dispute comme de véritables reliques. C'est comme si toutes les heures glorieuses passées en piste, les dimanche après-midi à se bagarrer pour le dernier dixième, les avaient chargées pour toujours de notre propre enthousiasme.

Pour avoir pris ma part dans l'essor des courses d'anciennes, dont le Tour Auto, qui va tout juste démarrer au pied même de l'estrade où se sera déroulée la vente Aguttes, ou encore, dans quelques semaines, Le Mans Classic, je suis particulièrement sensible à leur droit à une nouvelle vie. Plus elles ont couru, plus elles courront encore, c'est nouveau, et c'est magique.

Si jamais la Benetton que l'on voit ici, première Formule 1 de la saison 1992 aux mains de l'immense Michaël Schumacher, vient se risquer dans notre Formula Legends 3.5, c'est sûr que je vais frémir pour elle, à l'idée que cette pièce unique, le document historique, le fétiche de nos passions passées, qu'elle représente désormais, puisse se briser. Mais cette peur-là, ce frisson, je les préfère mille fois au triste sentiment de la voir vieillir oubliée, craquelée, momifiée. Ou, quelle horreur, qu'elle ait pu être démantelée pour construire les voitures de l'année suivante, comme tant de monoplaces glorieuses ont disparu...

Avant même cet épisode possible de retour en piste, je vais suivre cette compétition qu'est aussi une vente aux enchères. Mais, qui que ce soit qui la remporte, cette bagarre-ci verra la victoire de la mémoire, la victoire des beaux souvenirs.

The race of memories

Having lived through an era when there was only serious competition in the modern disciplines, having seen the fate of racing cars, literally abandoned as soon as they won or lost, stored in the darkest corners of the racing workshops, dismantled or destroyed outright, I marvel at their situation today. The old racing stars of the past are now coveted, fought over like real relics. It is as if all the glorious hours spent on the track, the Sunday afternoons fighting for the last tenth, have charged them forever with our own enthusiasm.

Having played my part in the development of classic car racing, including the Tour Auto, which is about to start at the foot of the stage where the Aguttes sale will take place, or, in a few weeks, Le Mans Classic, I am particularly sensitive to their right to a new life. The more they have raced, the more they will race again, this is new, and this is magic.

If the Benetton you see here, the first season Formula 1 car in the hands of the great Michael Schumacher, ever ventures into our Formula Legends 3.5 I will certainly shudder at the idea that this unique piece, the historical document, the fetish of our past passions, which it now represents, could break. But this fear, this shudder, I prefer a thousand times over the sad feeling of seeing it age forgotten, cracked, mummified. Or, how horrible, that it could have been dismantled to build the next year's cars, as so many glorious single-seaters have disappeared...

Even before this possible return to the track episode, I will be following this competition that is also an auction. But whoever wins, this fight will see the victory of memory, the victory of beautiful memories.

Édito

par Gautier Rossignol
Directeur du département
Automobiles de collection



Circuit fermé Organiser une vente dans le cadre du Tour Auto est toujours une occasion tout-à-fait spéciale. La totalité des gens présents savent de quoi il est question lorsque l'on évoque des choses aussi délicates que les subtilités du pilotage, la tonalité particulière à la conduite de chaque auto présentée. En plus de la tension inhérente à chaque vente, de la responsabilité vis-à-vis de chaque vendeur et de chaque acheteur, j'avoue sans honte trouver cela intimidant. Mais travailler au sein même de la grande forge du sport automobile, d'être un rouage de la grande machine qui, chaque dimanche et depuis toujours, nous fait rêver de machines... le plaisir est bien là lui aussi !

Parmi les pièces que nous allons disperser, laissez-moi m'attarder sur sept voitures seulement, mais particulièrement choisies pour composer un panorama de la voiture de sport, de toutes les époques et donc intemporelle.

La Talbot-Lago faisait rêver mon père : gros moteur, châssis rustique, hautes vitesses. La Lotus Eleven, dix ans plus tard, symbolisait la modernité technique, la monocoque, l'aluminium, l'aérodynamique. Ces voitures ressortent du passé pour nous rappeler ce qu'était le pilotage, lorsque même les plus assidus des pilotes professionnels vivaient leur sport comme peuvent le vivre aujourd'hui les amateurs que nous sommes.

La Formule 1 de Michaël Schumacher, la Sierra Cosworth de Didier Auriol, procèdent d'une tout autre période. Deux machines de futurs champions du monde, deux voitures au sommet de leur art dans les

deux disciplines les plus dédiées au pilotage. Dans un autre style, celui de la Lamborghini Murcielago roadster répond à une époque que l'on tâche de nous faire oublier. Celle des moteurs V12 atmosphériques puissants et des boîtes manuelles... Quant à la 205 GTI ! Que vient-elle faire parmi un tel aréopage ? Elle y a toute sa place. D'abord parce que c'est un exemplaire exceptionnel. Ensuite et surtout, parce que ce modèle, produit à des milliers et des milliers d'exemplaires, est un autre signe de la fugacité des séductions automobiles. Nous avons tous voulu une 205 GTI, beaucoup d'entre nous en ont possédé une, nous l'avons tous respectée comme le porte-drapeau d'un genre automobile, « les GTI », ces petites machines à tout faire qui savaient aussi prodiguer un plaisir de conduire intense, sans rien imposer des sacrifices d'une grande GT, sans avoir rien d'inaccessible comme les vedettes de la course dont nous parlions. Elles étaient l'expression d'une période éprise d'autos légères et vives, qui vous donnaient du sport au détour de n'importe quel virage. La 205 GTI, c'est tout cela. Et si la 205 GTI 1,9l que nous vous présentons était la plus précieuse de toutes ?

Aujourd'hui, cette abondance s'est follement réduite. Du fait d'un usage récréatif intense, les GTI de toutes marques se sont terriblement raréfiées. Du fait, aussi, de mœurs industrielles où l'on produisait énormément pour jeter presque aussitôt. Des habitudes en passe de changer, et c'est tant-mieux. Nous, collectionneurs, notre goût et notre mission ont été depuis toujours de tout garder ! La mission que nous nous donnons, chez Aguttes, c'est de vous rendre ces trésors, intacts, préservés et disponibles à vos plaisirs.

Closed loop

Holding a sale at the Tour Auto is always a very special occasion. Everyone present knows what it is all about when you talk about such delicate things as the subtleties of driving, the particular tone of each car presented. In addition to the tension inherent in each sale, the responsibility towards each seller and each buyer, I admit without shame that I find it intimidating. But working in the heart of the great forge of motorsport, being a part in the great machine which, every Sunday and for as long as I can remember, makes us dream of machines... the pleasure is there too!

Among the pieces that we are going to disperse, let me linger on seven cars only, but particularly chosen to compose a panorama of the sports car, of all times and thus timeless.

The Talbot-Lago was my father's dream: big engine, rustic chassis, high speeds. The Lotus Eleven, ten years later, symbolised technical modernity, the monocoque, aluminium, aerodynamics. These cars come out of the past to remind us of what driving was like, when even the most assiduous of professional drivers lived their sport as the amateurs that we are today.

Michael Schumacher's Formula 1 car and Didier Auriol's Sierra Cosworth are from a completely different period. Two machines of future world champions, two cars at the top of their art in the two disciplines most dedicated to driving. In another style, that of the Lamborghini Murcielago roadster answers to an era that one tries to make us forget.

That of powerful atmospheric V12 engines and manual gearboxes... As for the 205 GTI! What does it have to do with such a group of cars? It has a rightful place there. First of all because it is an exceptional car. Then and above all, because this model, produced in thousands and thousands of copies, is another sign of the fleetingness of automobile seduction. We have all wanted a 205 GTI, many of us have owned one, we have all respected it as the standard bearer of an automobile genre, "the GTI", these little all-purpose machines that also knew how to give intense driving pleasure, without imposing any of the sacrifices of a big GT, without having anything inaccessible like the racing stars we were talking about. They were the expression of a period in love with light and lively cars, which gave you sport at the turn of any bend. The 205 GTI is all that. And what if the 205 GTI 1.9i that we presented to you was the most precious of all?

Today, this abundance has been drastically reduced. Due to intense recreational use, GTIs of all makes have become terribly scarce. Also due to industrial habits where a lot was produced only to be thrown away almost immediately. These habits are about to change, and so much the better. As collectors, our taste and our mission have always been to keep everything! Our mission at Aguttes is to return these treasures to you, intact, preserved and available for your enjoyment.



Index

Automobiles de collection

1987 - PEUGEOT 205 GTI 1,9L	4
1959 - LOTUS ELEVEN S2	9
1987 - FORD SIERRA COSWORTH GR. A « USINE » - EX DIDIER AURIOL	12
2005 - LAMBORGHINI MURCIELAGO ROADSTER LP 580 « BOÎTE MÉCANIQUE »	14
F1 BENETTON	17
1949 - TALBOT T26 GRAND SPORT LE MANS®	21
1986 - RENAULT SUPER 5 GT TURBO	25
2000 - PEUGEOT 206 WRC GLACE IRSI	26

Montres

URWERK - RÉF. UR 103 NO. 5/25 OR ROSE 18K	5
CARTIER - ROADSTER CHRONOGRAPH XL	6
ZENITH - EL PRIMERO CHRONOMÈTRE	10
ZENITH -CHRONOMETRO TIPO CP-2 « CAIRELLI »	11
AUDEMARS PIGUET - ROYAL OAK OFFSHORE T3 LIMITED EDITION	13
TAG HEUER - AUTAVIA « VICEROY »	16
TAG HEUER - MONACO AUTOMATIC	27

Vins & Spiritueux

LE PIN - 1998 - POMEROL	1
PETRUS - 1989 - POMEROL	2
PETRUS - 1989 - POMEROL	3
CHÂTEAU MOUTON-ROTHSCHILD 2008 - PAUILLAC 1 ^{ER} GCC	7
CHÂTEAU ANGÉLUS - 2010 SAINT-ÉMILION 1 ^{ER} GCC	8
CHÂTEAU MARGAUX - 1990 MARGAUX 1 ^{ER} GCC	15
CHAMPAGNE BRUT COLLECTION AMOUR DE DEUTZ - 2002 WILLIAM DEUTZ	18
CHAMPAGNE GRAND CRU EXTRA BRUT - 2002 - JACQUES SELOSSE	19
CHÂTEAU D'YQUEM 2002 - SAUTERNES 1 ^{ER} CS	20
MONTRACHET GRAND CRU - 2006 DOMAINE DES COMTES LAFON	22
CHÂTEAUNEUF-DU-PAPE ROUGE 2001 - CHÂTEAU RAYAS	23
CHARTREUSE JAUNE ET VERTE VOIRON MISE 2020 - PÈRES CHARTREUX	24



1

1 bouteille Le Pin

1998
Pomerol

2 100 - 2 300 €

Plus rare encore que son célèbre homologue Petrus, les deux « petits » hectares du vignoble de Le Pin donnent naissance à l'un des crus plus grands vins de l'appellation Pomerol. Jacques Thienpont y œuvre depuis 1979, avec la rigueur et le talent exigés pour donner au Merlot sa concentration légendaire et lui permettre d'exprimer la richesse d'un terroir d'exception. Ce sont environ 8 000 bouteilles qui y sont produites chaque année et qui offrent aux heureux dégustateurs un nectar particulièrement prisé dans le monde entier.

Even rarer than its famous homologue Petrus, the two "small" hectares of the Le Pin vineyard give birth to one of the greatest wines of the Pomerol appellation. Jacques Thienpont has been working on the estate since 1979, with the rigour and talent required to give the Merlot its legendary concentration and enable it to express the richness of an exceptional terroir. Around 8,000 bottles are produced each year, offering the lucky wine lovers a nectar that is particularly prized throughout the world.



2

1 bouteille Petrus

1989
Pomerol

3 000 - 3 300 €

3

1 bouteille Petrus

1989
Pomerol

3 000 - 3 300 €

Peugeot 205 GTI 1,9 1987

AGUTTES

4

Carte grise française

Châssis n° VF3741C8607718365

Moins de 7 000 km d'origine

État de conservation exceptionnel

Historique limpide, facture d'achat, carnets,
double des clefs

L'une des toutes premières GTI 1,9
avec le rare tableau de bord série 1

French registration

Chassis number VF3741C8607718365

Less than 7,000 km from new

Exceptional state of preservation

*Clear history, purchase invoice, logbooks,
and spare keys*

*One of the very first GTI 1,9 with the rare
series 1 dashboard*

45 000 - 65 000 €







1987 - PEUGEOT 205 GTI 1,9

Lot 4

Quel événement la sortie de la 205 GTI! Enfin une sportive française qui fait concurrence aux allemandes. La presse salue sa performance et la petite Sochaliennne est sacrée Sportive de l'année par le magazine Echappement en 1984. Enfin une voiture « chic et sport » qui deviendra le symbole de toute une génération. Pour concurrencer la Volkswagen Golf GTI, véritable instigatrice de la lignée des GTI, Peugeot dévoile la 205 GTI 1.6 au Salon de Genève 1984. L'année suivante, le sacre de la Peugeot 205 Turbo 16 en championnat du monde des rallyes assied définitivement l'image de la 205 GTI. Homogène, performante et vendue à un prix abordable, elle fait l'unanimité auprès des journalistes et des passionnés.

La 205 GTI 1,9 que nous vous présentons a été vendue neuve par la concession A.G.A à Orléans le 26 février 1987. Sa propriétaire M^{me} Biron alors âgée de 60 ans reçoit l'immatriculation 6808 SV 45. À son décès en 2009, c'est un cousin éloigné qui hérite de la voiture. Ne l'utilisant pas, il décide de la vendre en 2011, moment auquel son ancien propriétaire en fait l'acquisition. Son compteur n'affichait alors que 5 831 km, la voiture n'ayant pas roulé les années précédentes, une révision générale fut effectuée par un professionnel avant la remise en route de la mécanique. Depuis, la voiture est entretenue méticuleusement, une révision complète comprenant le changement de la courroie de distribution, la vidange de tous les fluides et le remplacement

de l'échappement a été effectuée au mois de mai 2019, le compteur n'affichant toujours que 6 719 km. En novembre 2019, Aguttes obtient avec cette voiture une enchère record et donne ainsi au modèle un véritable élan sur le marché à toutes les déclinaisons de ce modèle plébiscité par tous. Depuis, la voiture coule des jours heureux dans le centre de la France dans une collection exceptionnelle réunissant parmi les plus belles et les plus prestigieuses voitures de l'Italie, de l'Angleterre et de l'Allemagne.







Comme en atteste son solide dossier, elle appartient au premier millésime. Autrement dit le plus recherché aujourd'hui des collectionneurs friands du premier tableau de bord et du volant deux branches, remplacés en septembre 1987. Accompagnée de son carnet d'entretien, de ses notices d'utilisation, du double des clés, ainsi que de sa facture d'achat, cette auto se trouve aujourd'hui dans un état de conservation exceptionnel et affichait seulement 6 928 km au compteur le jour où nous avons réalisé le reportage photo. La carrosserie a été entièrement lustrée par un professionnel afin de redonner à sa peinture gris graphite MOTW son éclat d'origine. L'intérieur est superbe, les moquettes rouges sont éclatantes, la sellerie semi cuir se présente dans un état neuf, tout comme le tableau de bord qui ne montre aucun défaut.

Bien sûr, l'ensemble est bien l'habitacle d'origine et en aucun cas des refabrications actuelles.

À l'essai c'est véritablement une voiture neuve que nous avons entre les mains : aucun bruit parasite ne vient perturber la conduite de l'auto, le XU9JA prend parfaitement ses tours et nous envoute à chaque accélération. Preuve de cet excellent état, le contrôle technique est en cours de validité et ne présente aucun défaut. En cumulant un kilométrage extrêmement bas, un état de conservation exceptionnel et le fait d'être l'une des plus anciennes 1,9, cette 205 mérite l'attention des collectionneurs les plus exigeants.



What an event the release of the 205 GTI! At last a French sports car that competes with the German ones. The press praised its performance and the little Sochaliennne was named Sports Car of the Year by Echappement magazine in 1984. At last, a "chic and sporty" car that would become the symbol of a whole generation. To compete with the Volkswagen Golf GTI, the real instigator of the GTI line, Peugeot unveiled the 205 GTI 1.6 at the 1984 Geneva Motor Show. The following year, the victory of the Peugeot 205 Turbo 16 in the World Rally Championship definitively established the image of the 205 GTI. Homogeneous, powerful and sold at an affordable price, it was unanimously approved by journalists and enthusiasts.

The 205 GTI 1,9 that we present to you was sold new by the A.G. A dealership in Orléans on 26 February 1987. Its owner, Mrs Biron, then aged 60, received the registration 6808 SV 45. When she died in 2009, a distant cousin inherited the car. As he did not use it, he decided to sell it in 2011, at which time its previous

owner acquired it. The car had only 5,831 km on the odometer at the time, and as it had not been driven in the previous years, a general overhaul was carried out by a professional before the mechanics were put back into operation. Since then, the car has been meticulously maintained, a full service including timing belt change, all fluids changed and exhaust replaced was carried out in May 2019, the odometer still only showing 6,719km.

In November 2019, Aguttes achieved a record auction with this car and thus gave the model a real boost on the market to all variations of this popular model. Since then, the car has been living happily in central France in an exceptional collection of some of the most beautiful and prestigious cars from Italy, England and Germany.



As its solid record attests, it belongs to the first vintage. In other words, the most sought after today by collectors who are fond of the first two-spoke dashboard and steering wheel, replaced in September 1987. Accompanied by its service booklet, user manuals, spare keys and purchase invoice, this car is today in an exceptional state of preservation and had only 6,928 km on the odometer the day we made the photo report. The bodywork has been professionally polished to restore the original MOTW graphite grey paint. The interior is superb, the red carpets are bright, the semi-leather upholstery is in new condition, as well as the dashboard which shows no defects. Of course, the whole thing is the original interior and in no way the current remanufacturing.

During the test drive, we were in the hands of a brand new car: no noise disturbed the driving of the car, the XU9JA took its turns perfectly and we were enchanted by every acceleration. Proof of this excellent condition is the fact that the technical inspection is still valid and shows no defects. With its extremely low mileage, its exceptional state of preservation and the fact that it is one of the oldest 1,9, this 205 deserves the attention of the most demanding collectors.

 5


URWERK

No. 5/25
Réf. UR 103

Montre bracelet en or rose 18k (750°)
avec affichage des heures sur disques
tournants.

Boîtier rectangulaire avec arrondi,
rainures sur la partie supérieure,
ouverture pour la lecture de l'heure
et des minutes, remontoir au pendant
vis pour ajuster la précision journalière,
indicateur de réserve de marche.

Cadran gris anthracite avec trois disques
tournants argentés indiquant les heures
en trois dimensions avec une graduation
de 0 à 60 minutes, au dos indication

des secondes et sous-cadran pour
un réglage précis de la minute à la minute.

Mouvement mécanique à remontage
manuel.

Bracelet/fermoir ardillon en or rose 18k
(750°) signé.

Dim. 36 x 48 mm
Poids brut. 150 gr

*A 18k gold wristwatch,
manual winding.*

20 000 - 30 000 €

Cette pièce rare et recherchée est restée dans la famille de son propriétaire d'origine, elle fait partie d'une série limitée à 25 exemplaires lancée par l'horloger indépendant Urwerk en 2003 à l'occasion du salon de Bâle, disponible en deux versions or blanc ou or rose comme notre exemple.

Cette jeune marque indépendante lancée sous l'impulsion de deux horlogers talentueux, Martin Frei et Felix Baumgartner, n'aura eu de cesse d'innover en s'inspirant des « heures errantes », ce système de lecture sur disques tournants que l'on retrouve chez certains horlogers de la fin du 18^e siècle.

Lancée en 1997, la marque Urwerk va rapidement devenir une référence parmi les horlogers suisse indépendants, ce qui n'était pas gagné d'avance lorsque l'on sait que les deux fondateurs ont joué leur va-tout à une époque où l'horlogerie indépendante était encore balbutiante.

Ce modèle UR 103 est réellement l'aboutissement de plusieurs années de recherches

et de tests, ce que déclare Felix Baumgartner lui-même avec fierté « L'UR 103 est le résultat de près de trois ans de développement et de deux années supplémentaires de test... Le résultat final est allé au-delà de nos rêves. »

Voilà ce qui résume la philosophie derrière la conception de ce modèle emblématique de la maison Urwerk, une marque confidentielle qui aura su attirer l'œil éclairé de son amateur de l'époque qui avait décelé le design et la création horlogère poussée à son extrême par deux passionnés.

This rare and sought-after timepiece has remained in the family of its original owner, and is one of a limited series of 25 produced by the independent watchmaker Urwerk in 2003 for the Baselworld fair. It comes in two versions: white gold or rose gold, as with the one here.

This young independent brand, launched by two talented watchmakers, Martin Frei and Felix Baumgartner, has constantly broken

new ground, taking its inspiration from the "wandering hours" reading system based on rotating discs used by various late 18th century watchmakers.

Launched in 1997, Urwerk quickly became a reference brand among independent Swiss watchmakers: far from a foregone conclusion, since the two founders staked their all at a time when independent watchmaking was still in its infancy.

The UR 103 is the culmination of years of research and testing. As Baumgartner himself says with a certain pride, "The UR 103 is the result of almost three years of development and two further years of testing. The outcome exceeded all our hopes."

This sums up the philosophy behind the design of this iconic model by Urwerk, a little-known brand, which at the time drew the enlightened eye of a collector alert to a watchmaking design and creation pushed to extremes by two enthusiasts.





6

CARTIER Roadster Chronograph XL

Réf. 2618
No. 696589CE

Chronographe bracelet en acier et or 18k (750°).

Boîtier tonneau, fond fermeture à vis, attaches amovibles avec clip de sécurité, lunette et bracelet deux tons acier et or 18k (750°).

Cadran argenté avec chiffres romains, trois compteurs pour l'indication des heures, minute et des secondes, minuterie chemin de fer et date à guichet.

Mouvement mécanique à remontage automatique.

Bracelet/fermoir en acier et or 18k (750°) avec double déployant en acier signé.

Diam. 40 x 48 mm
Poids brut. 192,9 gr

A steel and 18k gold chronograph, automatic winding.

3 500 - 5 000 €



7

**3 bouteilles
Château Mouton-Rothschild**

2008
Pauillac 1^{er} GCC
(présentées en caisse bois d'origine)

1 100 - 1 300 €

8

**3 bouteilles
Château Angélus**

2010
Saint-Émilion 1^{er} GCC

1 000 - 1 200 €

Lotus Eleven S2

1959

AGUTTES

9

Carte Grise Française

Châssis n° 511

Voiture historique,
ex-Tour de France Automobile 1959
Vendue avec son châssis d'origine
Équipée du très performant moteur
1 460 cm³ Coventry Climax
Connue sur la scène historique,
voiture polyvalente et performante
Éligible en compétitions historiques,
notamment au Tour Auto,
au Mans Classic ou en Fifties

French registration title

Chassis n° 511

*Historic car,
ex-Tour de France Automobile 1959
Sold with its original chassis
Equipped with the very powerful
1 460 cm³ Coventry Climax engine
Well-known on the historic scene,
high-performance car
Eligible for historic competitions,
including the Tour Auto,
Le Mans Classic and the Fifties*

180 000 - 230 000 €







1952 - LOTUS ELEVEN S2

Lot 9

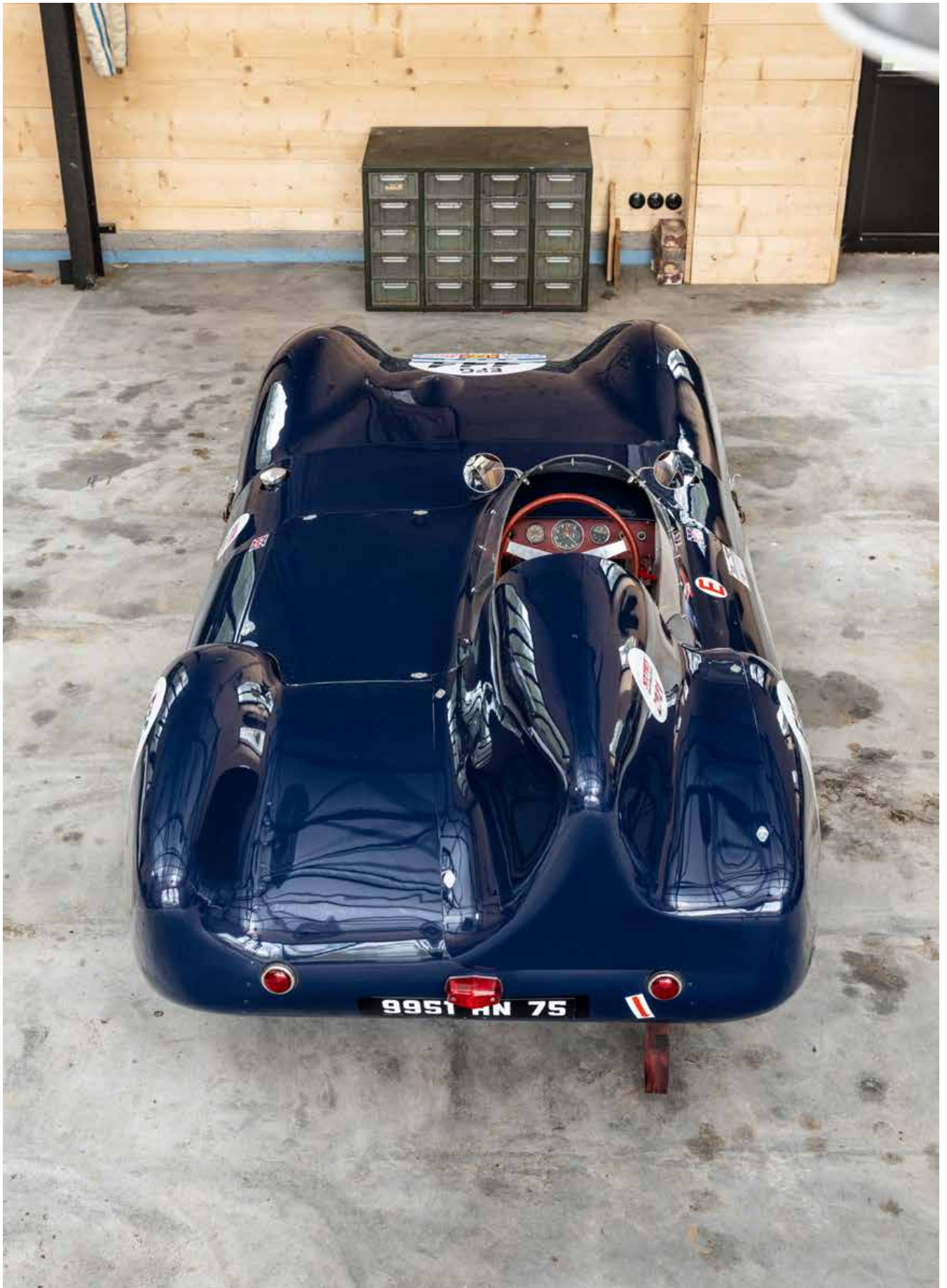
Construite à 270 exemplaires entre 1956 et 1958, la Lotus Eleven synthétisait lors de sa sortie toute l'expérience et le savoir-faire de Colin Chapman. Destinée aux courses d'endurance et de sprint pour petites cylindrées, cette inédite Lotus qui étrennait les noms en E, allait rapidement séduire une clientèle de *sportsmen* et *gentlemen drivers* exigeants. Fidèle à la philosophie Chapman, qui privilégiait la légèreté (« *Light is right* ») et l'aérodynamisme de ses machines, l'Eleven dispose d'un superbe châssis en fin treillis de tubes (ronds et carrés) en acier qui ne pèse que 25 kg, tout en assurant une étonnante rigidité. L'ensemble est recouvert d'une fine carrosserie en aluminium signée Frank Costin, chef aérodynamicien chez l'avionneur DeHaviland. La voiture est disponible en trois versions : Club, avec essieu arrière

rigide, moteur Ford à soupapes latérales et freins à tambours ; Sport, qui se différencie de la précédente par son moteur Coventry Climax ; et Le Mans, qui se caractérise par son pont arrière De Dion et ses freins à disques (*inboard* à l'arrière). Cette dernière sera motorisée, selon les catégories dans lesquelles elle est engagée en compétition, par des 4-cylindres Coventry Climax 750 cm³, FWA de 1098 cm³ et FWB 1460 cm³. Dans cette dernière configuration, la puissance dépasse les 100 ch. Largement suffisant pour permettre à l'ensemble qui ne pèse que 450 kg de se forger un solide palmarès.

C'est en 1957 qu'apparaît la Série 2 qui présente d'importantes améliorations du châssis destinées à mieux supporter le surcroît de puissance du moteur de compétition Coventry Climax FPF de 1475 cm³ fort de plus de 140 ch. Son train avant reprend la géométrie à triangles

superposés de la Lotus 12 de Formule 2. En 1956 et 1957, l'Eleven remportera la catégorie 1100 cm³ au Mans. En 1957, elle s'imposera également en 750 cm³ ainsi qu'à l'indice de performance avec le petit Coventry Climax FWC de 744 cm³. La même année, elle gagne aussi dans la catégorie 1100 cm³ aux 12 Heures de Sebring avec Colin Chapman au volant. Avec sa petite sœur la Seven, elle résume le génie de Colin Chapman et fera le succès de la petite firme britannique.

La Lotus Eleven que nous présentons est une Série 2 de 1958, importée en France en avril de cette année par l'incontournable Jacques Savoye. Son numéro de châssis 511 faisant partie des dernières Eleven fabriquées.







Il semble, d'après des informations recueillies dans les années 1990 auprès de Gérard « Jabby » Crombrac et de Jacques Potherat, qu'elle ne fut immatriculée qu'en janvier 1959 au nom de l'écurie de Jean Lucas, Los Amigos, via l'un de ses illustres membres, le *gentleman driver* Jean-Claude Vidilles. Ce dernier fut en effet un émérite pilote sur D.B et Lotus, signant de beaux résultats au Mans notamment (11^e en 1956). Le palmarès de #511 n'est pas connu, à l'exception – excusez du peu – d'une participation au 8^e Tour de France Automobile. On retrouve en effet notre Eleven le 18 septembre 1959 à Nice, flanquée du numéro 122, engagée aux noms de Michel Dagnone et René Pichard. Dagnone, qui semble débiter sa « carrière » aux 24 Heures du Mans 1958 sur une Maserati 200SI, courra jusqu'à la fin des années 1960, essentiellement en Formule Junior, écumant les circuits les plus prestigieux, de Montlhéry

à Monaco... Le Tour Auto 1959 restera dans les mémoires comme l'un des plus durs ! Sur 106 engagés au départ, seuls 29 franchissent la ligne d'arrivée, après 5 549km, dont plus de 1200km de course. Rien que lors de la première étape, qui doit mener la caravane de Nice à Spa, en Belgique, 77 équipages abandonnent. Ce qui semble être le cas de la Lotus Eleven flanquée du numéro 122. On sait ensuite très peu de chose sur le châssis #511, jusqu'à ce qu'il ne ressorte, en triste état au début des années 1990, aux mains de Jean-Pierre Delhaye. C'est lui qui fait restaurer la voiture à grands frais auprès des meilleurs spécialistes anglais, dont Cooper Motorsport, tandis que la carrosserie est refabriquée chez GP Panelcraft. C'est à ce moment-là que la voiture, retrouvée sans moteur, reçoit son actuel Coventry-Climax FWE. Initialement destiné à une Elite (d'où le E), celui-ci fut reconstruit en configuration FWB, avec un

vilebrequin longue course lui permettant de passer de 1216 cm³ à 1460 cm³. C'est l'épouse de Jean-Pierre Delhaye qui s'en servira en course, notamment en Trophée Lotus au début des années 2000. Son actuel propriétaire a refait très récemment l'intégralité des freins et le pont (étanchéité et support en acier 45CD4S), changé les amortisseurs, et procédé à une peinture complète dans une superbe teinte bleu nuit. Il a participé à quelques courses, notamment au Mans en 2021 dans une manche du trophée Sixties Endurance by Peter Auto. La voiture fonctionne très bien, et après une révision et le changement des carburateurs (modèles conformes fournis) pour obtenir le précieux Passeport Technique Historique, son futur propriétaire pourra prendre part aux plus belles épreuves historiques, et pourquoi pas tenter d'aller chercher une victoire au très couru Indice de Performance.



Built in 270 examples between 1956 and 1958, the Lotus Eleven synthesised all the experience and know-how of Colin Chapman. Intended for endurance and sprint racing for small capacity engine, this new Lotus, which introduced the E-names, quickly attracted a demanding clientele of sportsmen and gentlemen drivers. True to Chapman's philosophy of "light is right" and aerodynamics, the Eleven has a superb chassis made of a fine lattice of round and square steel tubes that weighs only 25kg, while ensuring an amazing rigidity. The whole thing is covered by a thin aluminium bodywork designed by Frank Costin, chief aerodynamicist at the aircraft manufacturer De Havilland. The car was available in three versions: Club, with a rigid rear axle, Ford side-valve engine and drum brakes; Sport, which differed from the

former in having a Coventry Climax engine; and Le Mans, which featured a De Dion rear axle and disc brakes (inboard at the rear). The latter will be powered, depending on the class in which it competes, by Coventry Climax 750cc, FWA 1098cc and FWA 1460cc 4-cylinder engines. In the latter configuration, power exceeds 100hp. This was more than enough to allow the 450kg unit to build up a solid track record.

In 1957, the Series 2 appeared with major chassis improvements to better handle the extra power of the 1,475cc Coventry Climax FPF competition engine with over 140hp. Its front end was based on the superimposed wishbone geometry of the Lotus 12 Formula 2 car. In 1956 and 1957, the Eleven won the 1,100cc class at Le Mans. In 1957 it also won the 750cc class and the performance index

with the small 744cc Coventry Climax FWC. That same year, it also won the 1,100cc class at the 12 Hours of Sebring with Colin Chapman at the wheel. Together with its little sister, the Seven, it encapsulated the genius of Colin Chapman and made the small British firm successful.

The Lotus Eleven we present is a 1958 Series 2, imported in France in April of that year by the unavoidable Jacques Savoye. Its chassis number is 511 and it was one of the last Eleven to be built. It seems, according to information gathered in the 1990s from Gérard "Jabby" Crombrac and Jacques Potherat, that it was only registered in January 1959 in the name of Jean Lucas' stable, Los Amigos, via one of its illustrious members, the gentleman driver Jean-Claude Vidilles. The latter was indeed a



distinguished driver on D.B. and Lotus, signing good results at Le Mans in particular (11th in 1956). The results of #511 are not known, with the exception of a participation in the 8th Tour de France Automobile! We find our Eleven on September 18, 1959 in Nice, flanked by the number 122, entered in the names of Michel Dagorne and René Pichard. Dagorne, who seems to have started his "career" at the 1958 24 Hours of Le Mans in a Maserati 200SI, raced until the end of the 1960s, mainly in Formula Junior, scouring the most prestigious circuits, from Montlhéry to Monaco... The 1959 Tour Auto will be remembered as one of the toughest! Out of 106 participants at the start, only 29 crossed the finish line, after 5,549km, including more than 1,200km of racing. On the first stage alone, which took the caravan from Nice to Spa in Belgium,

77 crews abandoned. This seems to be the case for the Lotus Eleven with the number 122. Very little is known about chassis #511, until it was brought out in the early 1990s in the hands of Jean-Pierre Delhay. He had the car restored at great expense by the best English specialists, including Cooper Motorsport, while the bodywork was rebuilt by GP Panelcraft. It was then that the car, found without an engine, received its current Coventry-Climax FWE. Initially intended for an Elite (hence the E), it was rebuilt in FWB configuration, with a long-stroke crankshaft allowing it to go from 1,216cc to 1,460cc.

It was Jean-Pierre Delhay's wife who raced it, notably in the Lotus Trophy in the early 2000s. Its current owner has very recently redone all the brakes and the axle (waterproofing and

45CD4S steel support), changed the shock absorbers, and proceeded to a complete painting in a superb midnight blue colour. He has participated in a few races, including Le Mans in 2021 in a round of the Sixties Endurance by Peter Auto trophy. The car is running very well, and after an overhaul and the change of the carburetors (compliant models supplied) to obtain the precious Historic Technical Passport, its future owner will be able to take part in the most beautiful historic events, and why not try to get a victory in the very competitive Performance Index.



10

10

ZENITH El Primero

Chronomètre

Chronographe bracelet en acier avec triple calendrier et phases de la lune

Boîtier rond, fond transparent, correcteurs sur la carrure pour ajuster le calendrier et phases de la lune.

Cadran noir avec chiffre romains appliqués, trois compteurs pour l'indication des 12 heures, 30 minutes et des secondes, ouverture à guichet pour les jours de la semaine et les mois, date à guichet, minuterie 1/5° de seconde et graduation tachymètre.

Mouvement mécanique à remontage automatique, certifié chronomètre.

Bracelet/fermoir ardillon en acier (un bracelet supplémentaire en acier). Accessoires un écrin de la maison Zenith.

Diam. 41 mm

A steel chronograph wristwatch, a case Zenith.

3 000 - 4 000 €

11

ZENITH Chronometro Tipo CP-2 « Cairelli »

Chronographe bracelet militaire en acier

Boîtier rond, fond vissé portant l'inscription « A.M.I. CHRONOMETRO TIPO CP-2 M.M. », lunette tournante graduée sur 60 minutes.

Cadran noir avec chiffre arabes, aiguilles luminescentes, deux cadrans pour l'indication des 30 minutes et des secondes, minuterie 1/5° de seconde, double signature « A. CAIRELLI Roma ».

Mouvement mécanique à remontage manuel, cal. 146 DP.

Bracelet/fermoir ardillon en acier.

Diam. 43 mm

A steel chronograph wristwatch, manual winding.

12 000 - 15 000 €

Ce modèle dit « Cairelli » se distingue par le fait que c'est une pièce revendue par la maison Cairelli à Rome pour un usage uniquement militaire. Le détaillant Cairelli s'était fait une spécialité pour les commandes aux forces armées italiennes, ces chronographes destinés à la fois à l'armée de l'air ou la marine italienne ont été produits en petite quantité.

This "Cairelli" model stands out because it is a piece sold by the Cairelli company in Rome solely for military use. The Cairelli retailer became a specialist in orders for the Italian armed forces, and these chronographs, designed for both the air force and the navy, were produced in small quantities.



11

Ford Sierra Cosworth Gr. A « Usine » - Ex Didier Auriol 1987

AGUTTES

12

Carte grise française

Châssis n°WFOEXXGBBEGG30311

Voiture « Usine » développée par RED
pour le compte de Ford France
Championne de France des Rallyes
87 et 88 avec Didier Auriol
Historique limpide et parfaitement
documenté
Performances ahurissantes,
prête à rouler

French registration title

Chassis n°WFOEXXGBBEGG30311

Factory car developed by RED
for Ford France*

*French Rally Champion in 1987
and 1988 with Didier Auriol*

*Clear and perfectly documented history
Amazing performance, ready to drive*

180 000 - 240 000 €







1987 - FORD SIERRA COSWORTH GR. A « USINE » – EX DIDIER AURIOL

Lot 12

Dans le petit monde de l'automobile, les deux initiales RS – pour Renn Sport – accolées à la Sierra ont permis à cette voiture d'accéder au rang de super star à la fin des années 80. Avec un physique de mauvais garçon, elle s'est attirée immédiatement les faveurs du public et des pilotes en devenant la bête noire des routes et des circuits face à ses meilleures ennemies, les BMW M3 e30 et Mercedes 190E 2.3-16. C'est tout particulièrement celle qui illustre ces pages qui enthousiasma les fans alors qu'elle était entre les mains d'un jeune prodige qui venait d'empocher le titre de Champion de France des Rallyes... Didier Auriol !

Nous sommes en 1987, auréolé l'année précédente au volant de sa Metro 6R4 du Team RED Racing (Rally Engineering Development), l'étoile montante du rallye troque sa Gr. B, désormais interdite de compétition pour une Sierra Cosworth confiée par Ford France à l'amorce de la saison 1987. Cette Gr. A aux couleurs 33 Export, sponsorisée par l'Union des Brasseries et toujours impeccablement

préparée par RED Racing, va signer rapidement quelques coups d'éclats et décrocher un premier titre national dès sa première saison. En 1988, cette fois-ci sous les couleurs de la boisson Panach' appartenant au même sponsor, Didier Auriol va véritablement s'affirmer comme le patron du rallye français en remportant une nouvelle fois le Championnat de France au terme d'une lutte l'opposant jusqu'au bout à François Chatriot et Bernard Béguin, tous les deux sur BMW M3. Encore plus fort, cette saison marquera sa première victoire mondiale au Tour de Corse qui amorcera bien sûr son accession à la couronne suprême six ans plus tard.

Introduite en 1986 pour se conformer à la réglementation du Gr. A qui exigeait une production de 5000 exemplaires en un an, notre Ford Sierra reçut son homologation FIA en janvier 1987 et fut immatriculée pour la première fois au nom de « Ford France » le 7 janvier 1987 avec le numéro 6985 PM 92. Il s'agit donc de l'une des deux voitures (la seconde étant la 7857 PM 92) utilisées par Didier Auriol

pour remporter les très relevés Championnat de France des Rallyes en 1987 et 1988.

Son dossier très complet nous permet de retracer toute son histoire depuis ses débuts en compétition jusqu'à ses six propriétaires consécutifs, tous connus dans le monde de la course automobile. À son volant, Didier Auriol participa avec succès au Rallye d'Antibes 1987 (2^e) au Rallye Alpin 1988 (DNF), au Rallye du Rouergue 1988 (1^{er}), au Rallye des Cévennes – Accident (nouvelle carrosserie) et au Rallye du Var 1988 (1^{er})... Qu'il fut bien inspiré de refuser les sollicitations de l'équipe Snobeck en misant sur le soutien de Stuart Turner, le responsable de Ford Motorsport et de Peter Cattanaach à la tête de la structure RED qui avait développé sa Metro Gr. B victorieuse en 1986 mais aussi des voitures de Jimmy McRae dans le championnat britannique ! Didier Auriol est alors le meilleur espoir de la scène française des rallyes. Au volant de cette Sierra, il gagne sa place de pilote d'usine Lancia en 1989 et donnera ses lettres de noblesse à cette voiture en faisant d'elle l'une des plus importantes de sa carrière.







Il est amusant de se replonger dans les archives et de ressortir un essai du regretté Raymond Bochet pour le magazine Sport-Auto. Imaginez-vous, en plein milieu du championnat après le rallye d'Antibes et à deux courses du dénouement, un journaliste prenant le volant sur le circuit du Grand Sambuc des deux « Reines de l'asphalte » alors en compétition pour le titre ! Comme le pilote essayeur du jour se plait à le rappeler, « *en dépit de la réglementation drastique du Gr. A et de leurs deux roues motrices, ses deux voitures se sont tout de même permis de battre, lors du dernier Rallye d'Antibes, les chronos de certaines Gr. B !* » Laissons désormais place aux propos de Didier Auriol lui-même : « *La Sierra faisait littéralement tout ce que je voulais qu'elle fasse, c'était super facile. La façon dont je la conduisais, était de donner une impulsion à l'entrée des courbes et de contrôler une dérive raisonnable. Il n'y avait aucun intérêt à lui donner trop d'angle, conduite comme ça elle était extrêmement efficace.* ».

En 1989, Ford France confiera la voiture à Pierre-César Baroni, autre rallyman de talent pour avoir fini 3^e du CFR 1988 au volant d'une Sierra Gr. N. A son volant, il étoffera le palmarès de l'auto avec une 3^e place au Rallye du Rouergue, une 4^e place au Rallye des Garrigues et une victoire au général au Rallye Alsace Vosges ! La voiture ira ensuite dans les mains d'un privé en janvier 1990. Alors dans le sud de la France,

elle recevra des gravures de fenêtres reprenant sa nouvelle immatriculation (3600 XC 06) toujours présents et attestant de l'originalité de l'auto. Ce dernier la cédera quatre ans plus tard à M. Trimatis qui la revendit en janvier 1998 à M. Aguzzi avant qu'elle n'arrive en août 2009 chez Roman Bielan, un collectionneur allemand de voitures de rallye Ford et pilote de course historique qui restaura le châssis dans les couleurs emblématiques de la livrée 1988 originale. Deux participations au réputé Rallye Eiffel permettront de s'assurer de son parfait fonctionnement.

Fait exceptionnel pour une voiture usine passée à présent dans le circuit privé, nous sommes en possession de tous ses documents d'époque. Carte grise et acte de vente au nom de Ford France, anciennes cartes grises au noms des précédents propriétaires, passeport technique original reprenant son homologation mais aussi ses propriétaires successifs, ses courses, les correspondances entre différents propriétaires et la Ford Motor Company. Factures, fiche de passage au banc, photos d'époque... l'ensemble vient renforcer l'importance historique de cette voiture. Dans les mains de son propriétaire actuel depuis 2012, l'auto a été conservée dans un état impeccable et utilisée pour quelques démonstrations de haut niveau comme en Espagne en 2018.

Sur un marché de plus en plus exigeant à la recherche de voitures historiques, rares et authentiques, cette Sierra conserve encore les derniers composants développés par Boreham tels que les bras arrière en magnésium, la dernière version de la suspension avant, la boîte de vitesses recentrée, le moteur Terry Hoyle suspendu et pour sûr sa carrosserie Ford Motorsport d'origine remplacée après le Rallye des Cévennes 1988. Seules entorses à l'origine, l'intérieur de caisse n'a pas été repeint en noir mais en blanc (volonté de Roman Bielan pour traquer les éventuelles fuites de liquides) et les jantes de 17" (au lieu des 16" de 1988, mais notez que dès 1989 Baroni roulait avec cette auto équipée avec des pneus de 17"). Un jeu de jantes Technomagnesio d'origine accompagne également la voiture.

À son volant, si je ne peux prétendre avoir la maîtrise nécessaire pour rechercher les limites de l'auto, j'ai été effaré par les performances du moteur et le souffle du turbo. Tarée à 1,2 bar de pression le jour de mon essai, le turbo montait la puissance moteur à près de 300 cv... je n'ose imaginer les capacités de l'auto lorsque les teams « usine » soutenus par Ford Boreham soufflaient à 1,6 bar, voire davantage ! Avis aux gentlemen drivers amateurs de sensations fortes... voici sans l'ombre d'un doute l'une des plus importantes et performantes voitures de rallye.



In the small world of motoring, the two initials RS – for Renn Sport – attached to the Sierra made this car a super star in the late 1980s. With its bad-boy looks, it immediately caught the public's and drivers' fancy as it became the "black beast" of the roads and circuits against its best enemies, the BMW M3 e30 and Mercedes 190E 2.3-16. It is particularly the one that illustrates these pages that excited the fans when it was in the hands of a young prodigy who had just won the French Rally Championship title... Didier Auriol!

We are in 1987, having won the previous year at the wheel of his Metro 6R4 of the RED Racing Team (Rally Engineering Development), the rising star of rallying swapped his Gr. B, now banned from competition, for a Sierra Cosworth entrusted by Ford France at the beginning of the 1987 season. This Gr. A in the 33 Export colours, sponsored by the Union des Brasseries and always impeccably prepared by RED Racing, quickly scored a number of successes and won a first national title in its first season. In 1988, this time under the colours of the Panach' drink belonging to the

same sponsor, Didier Auriol was truly assert himself as the boss by winning the French Championship once again at the end of a battle that pitted him against Francois Chatriot and Bernard Béguin, both driving BMW M3s. Even stronger, this season marked his first world victory in the Tour de Corse, which of course marked his accession to the supreme crown six years later.

Introduced in 1986 to comply with the Gr. A regulations which required a production of 5,000 cars in one year, our Ford Sierra received its FIA homologation in January 1987 and was registered for the first time in the name of "Ford France" on 7 January 1987 with the number 6985 PM 92. It was one of the two cars (the second being the 7857 PM 92) used by Didier Auriol to win the highly competitive French Rally Championship in 1987 and 1988.

Its comprehensive file allows us to trace its history from its beginnings in competition to its six consecutive owners, all of whom are well-known in the world of motor racing. Didier Auriol drove it successfully on the 1987 Antibes

Rally (2nd), the 1988 Alpine Rally (DNF), the 1988 Rouergue Rally (1st), the Cevennes Rally - Accident (new bodywork) and the 1988 Var Rally (1st)... He was well advised to refuse the requests of the Snobeck team by relying on the support of Stuart Turner, the head of Ford Motorsport, and Peter Cattanaach, head of RED, who had developed his 1986 victorious Metro Gr. B car that won in 1986 but also Jimmy McRae's cars in the British championship! Didier Auriol was then the best hope of the French rally scene. At the wheel of this Sierra, he won his place as a Lancia factory driver in 1989 and gave this car its letters of nobility by making it one of the most important of his career.

It is amusing to go back into the archives and bring out a teste drive by the late Raymond Bochet for the magazine Sport-Auto. Imagine, in the middle of the championship after the Antibes rally and with two races to go, a journalist taking the wheel on the Grand Sambuc circuit of the two "Queens of the asphalt" then competing for the title! As the test driver of the day likes to remind us, "despite the drastic



Gr. A regulations and their two-wheel drive, his two cars still managed to beat the times of some Gr. B cars during the last Antibes Rally! Let's leave it to Didier Auriol himself: "The Sierra did literally everything I wanted it to do, it was super easy. The way I drove it was to give it a push on the entry of the curves and to control a reasonable drift. There was no point in giving it too much angle, driven like that it was extremely efficient."

In 1989, Ford France entrusted the car to Pierre-César Baroni, another talented rally driver who had finished 3rd in the 1988 CFR at the wheel of a Sierra Gr. N. At his wheel, he added to the car's record of achievements with a 3rd place in the Rallye du Rouergue, a 4th place in the Rallye des Garrigues and an overall victory in the Rallye Alsace Vosges! The car then went into private hands in January 1990. While in the south of France, the car received engraved windows with its new registration number (3600 XC 06), which are still present today and attest to the car's originality. The latter sold it four years later to Mr. Trimatis who sold it in January 1998 to Mr. Aguzzi before it

arrived in August 2009 at the home of Roman Bielan, a German Ford rally car collector and historic racing driver who restored the chassis in the emblematic colours of the original 1988 livery. Two participations in the renowned Eiffel Rally will ensure its perfect condition.

Exceptionally for a factory car that has now passed into private ownership, we are in possession of all its period documents. The car's registration document and bill of sale in the name of Ford France, old registration documents in the names of the previous owners, original technical passport showing its homologation but also its successive owners, its races, the correspondence between different owners and the Ford Motor Company. Invoices, dyno sheets, period photos... all of which reinforce the historical importance of this car. In the hands of its current owner since 2012, the car has been kept in impeccable condition and used for a few high-level demonstrations, such as in Spain in 2018.

In an increasingly demanding market for rare and authentic historic cars, this Sierra still

retains the latest Boreham-developed components such as the magnesium rear arms, the latest version of the front suspension, the refocused gearbox, the suspended Terry Hoyle engine and of course its original Ford Motorsport bodywork replaced after the 1988 Cevennes Rally. The only deviations from the original bodywork are the white interior (Roman Bielan's wish to track down possible fluid leaks) and the 17" wheels (instead of the 16" of 1988, but note that Baroni drove this car with 17" tyres from 1989). A set of original Tecnomagnesio wheels also comes with the car.

At the steering wheel, if I cannot claim to be a good driver enough for the limits of the car, I was appalled by the performance of the engine and the breath of the turbo. Tared to 1.2 bar of pressure on the day of my test, the turbo increased the engine's power to nearly 300 hp... I can't imagine the car's capacities when the "factory" teams supported by Ford Boreham were blowing at 1.6 bar, or even more! For the gentlemen drivers who love thrills... this is without a doubt one of the most important and successful rally cars.



 13

**AUDEMARS PIGUET
Royal Oak Offshore T3
Limited Edition**

Réf. 25863TI
Boîtier No. F 00793

Chronographe bracelet en titane over-size
avec indication de la date et graduation
tachymètre

Boîtier octogonal, lunette et fond fermeture
à vis, bracelet avec attaches ajustées,
protection pour la les deux poussoirs,
fond gravé « Royal Oak Offshore T3 ».

Cadran gris anthracite dit « tapisserie »
avec chiffres arabes blancs, aiguilles
luminescentes, trois compteurs pour
l'indication des 12 heures, 30 minutes
et des secondes, minuterie chemin de fer,
graduation 1/5° de seconde et tachymètre,
date à guichet.

Mouvement mécanique à remontage
automatique.

Bracelet/fermoir ardillon en acier signé.

Diam. 48 mm

*A titanium chronograph wristwatch,
automatic winding.*

20 000 - 30 000 €

Cette pièce rare et recherchée est restée dans la famille de son propriétaire d'origine, elle fait partie d'une série spéciale appelée « T3 » pour faire référence à la saga cinématographique de *Terminator* avec l'acteur Arnold Schwarzenegger qui porta ce modèle lors du tournage du film.

Lancée en 2003, cette série limitée à 1 000 exemplaires a été produite à l'occasion du troisième volet de la saga, *Terminator 3 - Rise of the Machines*, ce qui explique la gravure « T3 » au dos du boîtier ainsi que l'inscription « Limited Edition ».

Cette série était novatrice par la taille du boîtier bien supérieure à la moyenne, la plus imposante de la gamme Royal Oak Offshore à l'époque, ce qui distingue ce modèle et lui confère aujourd'hui son statut de pièce vintage et collector, alors que nous approchons du 20^e anniversaire de la « T3 ».

This rare and sought-after timepiece has remained in its original owner's family. It is one of a special series named "T3" after the Terminator film saga with actor Arnold Schwarzenegger, who wore this model during filming.

Launched in 2003, this limited series of 1,000 was produced when the saga's third part was released: *Terminator 3 - Rise of the Machines*, which accounts for the "T3" engraved on the back of the case and the inscription "Limited Edition".

This series was innovative because of its larger than average case (the most impressive in the Royal Oak Offshore range at the time), which made this model stand apart and now gives it a status as a vintage and collector's item with the approach of the T3's 20th anniversary.



Lamborghini Murcielago Roadster LP 580 « Boîte mécanique » 2005

AGUTTES

14

Carte grise française

Châssis n° ZHWBE26M05LA01466

À collectionner d'urgence !

Rarissime boîte mécanique,
moins de 20 exemplaires produits
Européenne, carnets, triple des clefs,
factures d'entretien

Jamais accidentée, historique limpide,
toujours entretenue dans le réseau
Troisième main, moins de 30 000 km

French registration title

Chassis n°

ZHWBE26M05LA01466

A must have!

*Extremely rare mechanical box,
less than 20 produced*

*European, booklets, triple keys,
maintenance invoices*

*Never crashed, clear history,
always maintained*

by Lamborghini specialists

Third hand, less than 30 000 km

320 000 - 380 000 €







2005 - LAMBORGHINI MURCIELAGO ROADSTER LP 580 « BOÎTE MÉCANIQUE »

Lot 14

« *Extrême, décalée et provocante, la Murciélago Roadster respecte rigoureusement la philosophie de Lamborghini. Et, cerise sur le gâteau, son côté radical n'empêche pas une réelle facilité de prise en mains.* » Tels étaient les propos des journalistes du magazine Sport-Auto après leur essai en septembre 2004 de la dernière-née de Sant'Agata Bolognese.

Sublime et exubérante, la Lamborghini Murciélago roadster fait incontestablement partie des monuments de la haute couture automobile. Dérivée du coupé du même nom, elle fut présentée en 2004 au salon de Genève et est entrée en commercialisation en fin d'année à l'occasion du salon de Paris, où elle trônait, seule, sur le stand de la firme italienne. Grâce à son design très travaillé réalisé par Luc Donckerwolke, elle conserve des lignes acérées comme celles d'un avion

furtif, perpétuant ainsi des valeurs propres à Lamborghini. Le pare-brise et les vitres latérales présentent une ligne de toit très basse et droite, permettant un déploiement aisé de la capote qui s'intègre alors parfaitement avec la ligne du roadster dont les éléments aérodynamiques ne se découvrent qu'en cas de nécessité, soit pour refroidir le bouillant V12, soit pour ajouter de l'appui à grande vitesse. Le capot moteur est également inédit et vu de dessus, sa forme fait penser à une aile d'avion. On note également la présence de nouvelles jantes de même qu'une double sortie d'échappement centrale inédite avec une section plus grande que sur le coupé.

Le modèle que nous présentons fut vendu neuf équipé de la rarissime boîte de vitesse mécanique à six rapports par la concession Lamborghini de Stockholm en Suède le 25 mai 2007 dans une teinte *Grigio Avion*

avec en option la sellerie intégrale en cuir gris foncé ton sur ton en lieu et place de la finition en alcantara et le filet anti-remous lui aussi optionnel. Autre commande spéciale ajoutant à l'exclusivité du modèle, l'ensemble du treillis du châssis est en carbone en remplacement d'une finition standard en acier. L'ossature en carbone encadrant le moteur est une pièce d'orfèvre exceptionnelle qui mérite d'être admirée. Produit à seulement 899 exemplaires dans le monde, on estime à seulement 2 % le nombre de Murciélago roadster livrés avec la boîte mécanique, soit 18 exemplaires ! Ce roadster fut ensuite acheté par son second propriétaire en France en janvier 2009 alors qu'il comptabilisait 7000km. Collectionneur attentif et méticuleux, il prit bien soin de toujours l'entretenir au sein du réseau de la marque avec notamment le changement préventif de l'embrayage en







mai 2015 lorsque la voiture comptabilisait 27 293 km. Présentée dix ans plus tard aux enchères chez Aguttes, la voiture comptabilisait 28 200 km et fut vendue à un collectionneur français tombé en extase devant les lignes de cet avion furtif ! Un check-up de la mécanique fut réalisé juste après l'achat chez Lamborghini Paris. Depuis, près de 1 000 km ont été parcourus, toujours cheveux au vent.

Sublimissime, la voiture est en parfait état de présentation. Les éléments de carrosserie sont impeccables et en peinture d'origine. Dans l'habitacle, sobre et bien fini, la planche de bord présente une ergonomie qui trahit les influences d'Ingoldstat. L'instrumentation est claire, précise tout comme la position de conduite, bien plus adaptée et confortable que celle de la Diablo. Il est important également de préciser que la boîte de vitesse est très facile à manipuler. Oubliez les changements

de rapports difficiles à froid (surtout sur le deuxième rapport) des productions de Maranello, nous sommes ici en présence d'une supercar conçue pour rouler. Disposant de la suspension avant ajustable de 45 mm à basse vitesse, la Murciélago roadster peut évoluer assez facilement en circulation urbaine et sur nos vieilles routes d'Europe... Un must en rapport avec sa tenue de route et ses performances éblouissantes, confirmant ainsi le renouveau de la marque entamé en 2001.

Avec une cylindrée totale de 6 192 cm³, développant la puissance faramineuse de 580 cv – le tout bien géré par la gestion électronique intégrale Lamborghini L.I.E. – la Lamborghini Murciélago roadster passe de 0 à 100 km/h en moins de 4 secondes et peut atteindre les 320 km/h cheveux au vent. Aussi performante que le coupé, mais avec des sensations totalement décuplées, produit à une

petite vingtaine d'exemplaires seulement avec la boîte mécanique, les Murciélago roadster en boîte mécanique sont rarissimes à la vente, précieusement conservées dans les garages des plus grandes collections du monde. Les prix de sa concurrente de l'époque, à savoir la Ferrari 599 GTB Fiorano dont une cinquantaine d'exemplaires furent produits en boîte mécanique, laissent à penser qu'il s'agit là d'une occasion exceptionnelle d'acquérir une des voitures de sport les plus exclusives d'aujourd'hui et de demain.



"Extreme, offbeat and provocative, the Murcielago Roadster strictly adheres to the Lamborghini philosophy. And, to top it all off, its radical nature does not prevent it from being easy to handle." These were the words of Sport-Auto magazine's journalists after their September 2004 test of the latest addition to the Sant Agata Bolognese range.

Beautiful and exuberant, the Lamborghini Murcielago roadster is undoubtedly one of the monuments of automotive haute couture. Derived from the coupe of the same name, it was presented in 2004 at the Geneva Motor Show and went on sale at the end of the year at the Paris Motor Show, where it stood alone on the Italian firm's stand. Thanks to its very

elaborate design by Luc Donckerwolke, it retains sharp lines like those of a stealth aircraft, thus perpetuating the values specific to Lamborghini. The windscreen and side windows have a very low, straight roofline, allowing the bonnet to be easily opened, which then blends in perfectly with the roadster's lines, with the aerodynamic elements only being uncovered when necessary, either to cool the boiling V12 or to add downforce at high speeds. The engine cowlings are also new, and when viewed from above, its shape is reminiscent of an aircraft wing. There are also new wheels and a new central dual exhaust with a larger cross-section than on the coupe.

The model we present was sold new with the rare six-speed manual gearbox by the

Lamborghini dealership in Stockholm, Sweden on May 25, 2007 in an Airplane Grey colour with optional full dark grey leather upholstery in place of the alcantara finish and optional anti-darkening mesh. Adding to the exclusivity of the model, the entire chassis truss is made of carbon instead of the standard steel finish. The carbon frame framing the engine is an exceptional piece of craftsmanship that deserves to be admired. Only 899 were produced worldwide, and it is estimated that only 2% of Murcielago roadsters were delivered with the mechanical gearbox – 18 examples! This roadster was then purchased by its second owner in France in January 2009 with 7,000km on the clock. An attentive and meticulous collector, he took great care to



always maintain it within the brand's workshop, including a preventive change of the clutch in May 2015 when the car had reached 27,293km. Presented ten years later at an auction at Aguttes, the car clocked up 28,200km and was sold to a French collector who was ecstatic about the lines of this stealth aircraft! A check-up of the engine was carried out just after the purchase at Lamborghini Paris. Since then, nearly 1,000km have been driven, always with hair in the wind.

The car is in perfect condition. The bodywork is impeccable and in original paint. In the cabin, sober and well finished, the dashboard presents an ergonomics that betrays Ingoldstad influences. The instrumentation is clear and precise, as is the driving position, which is

much more suitable and comfortable than that of the Diablo. It is also important to mention that the gearbox is very easy to handle. Forget about the difficult cold shifts (especially in second gear) of the Maranello productions, this is a supercar designed for driving. With the 45mm adjustable front suspension at low speed, the Murciélago roadster can be driven quite easily in city traffic and on our old European roads... A must in terms of road holding and dazzling performance, confirming the brand's revival started in 2001.

With a total displacement of 6,192 cm³, developing a staggering 580 hp – all well managed by Lamborghini's L.I.E. electronic management system – the Lamborghini Murciélago roadster goes from 0 to 100 km/h in less than

4 seconds and can reach 320 km/h with its hair blowing. As powerful as the coupe, but with a completely different feel, only twenty examples of the Murciélago roadster are produced with the mechanical gearbox, and they are very rare to find on sale, carefully preserved in the garages of the world's greatest collections. The prices of its competitor of the time, the Ferrari 599 GTB Fiorano, of which only fifty examples were produced in mechanical gearbox, suggest that this is an exceptional opportunity to acquire one of the most exclusive sports cars of today and tomorrow.

 15

12 bouteilles
Château Margaux

1990
Margaux 1^{er} GCC
(présentées en caisse bois d'origine ;
1 étiquette plissée)

7 500 - 8 500 €



Formidable millésime 1990 de Château Margaux, qui ferait presque oublier les grandes années de la décennie précédente. L'extraordinaire finesse de son bouquet, l'élégance et la douceur de ses tanins donnent une profondeur phénoménale à ce Margaux dont l'évolution est tout simplement superbe. Un mythe du vin français !

Aujourd'hui et pour quelques années encore à son apogée, ce (très) grand cru est ici présenté dans sa rare caisse d'origine complète de douze bouteilles, en parfait état de conservation.

Château Margaux's 1990 vintage is a formidable wine, which would almost make us forget the great years of the previous decade. The extraordinary finesse of its bouquet, the elegance and softness of its tannins give phenomenal depth to this Margaux, which has evolved in a simply magnificent way. A myth of French wine!

Today and for a number of years to come at its peak, this grand cru is presented here in its rare original case complete with twelve bottles, in perfect condition.

TAG HEUER
Autavia « Viceroy »

Réf. 1163

Chronographe bracelet en acier
avec indication de la date et graduation
tachymètre.

Boîtier coussin, fond vissé, lunette
rehaussée avec graduation tachymètre.

Cadran noir avec index bâtons appliqués,
points et aiguilles luminescentes,
deux cadrans pour l'indication
des 30 minutes et 12 heures,
minuterie 1/5° de seconde
et date à guichet.

Mouvement mécanique à remontage
automatique, cal. 11.

Bracelet/fermoir ardillon en acier.

Accessoires un écrin en carton
de la maison Heuer.

Diam. 42 mm

*A steel chronograph wristwatch,
automatic winding.*

4 000 - 6 000 €

L'appellation

« Viceroy » donnée par les collectionneurs à ce modèle de la maison Heuer est dérivée d'une campagne publicitaire conjointe avec la marque de cigarettes du même nom lancée à partir de 1972. Une nouvelle manière de capter une large clientèle au travers d'une publicité, sachant que tous les grands fabricants de tabacs étaient sponsors de la Formule 1, à l'instar de Heuer devenu le chronométrateur officiel.

The name *"Viceroy" given to this Heuer model by collectors is derived from a joint advertising campaign with the eponymous cigarette brand launched in 1972. This was a novel way of capturing a broad clientele through advertising, given that all the leading tobacco manufacturers were sponsors of Formula 1, like Heuer, which became the official timekeeper.*



Benetton B192 1992

17

Véhicule de compétition
sans titre de circulation

Châssis n° B192-06

Utilisée par Michael Schumacher lors
du championnat du monde de Formule 1
de la FIA en 1992.

Conduit par Schumacher jusqu'à la 3^e place
aux Grands Prix d'Allemagne et d'Italie,
et la 4^e en Grande-Bretagne.

Utilisée comme voiture de réserve de
l'équipe lors des Grands Prix de Belgique,
du Portugal, du Japon et d'Australie.

Moteur Ford HB V8

(Langford Performance Engineering)

Éligible en Formula Legend 3.5

by Peter Auto, Boss GP, HSR...

*Competition vehicle
without registration title*

Chassis n° B192-06

*Ex Michael Schumacher in the 1992 FIA
Formula 1 World Championship.*

*Driven by Schumacher to 3rd place
in the German and Italian Grands Prix,
and 4th in Great Britain.*

*Team reserve car at the Belgian,
Portuguese, Japanese and Australian GP.
Ford HB V8 engine*

(Langford Performance Engineering)

Eligible for Formula Legend 3.5

by Peter Auto, Boss GP, HSR...

900 000 - 1 200 000 €







1992 - BENETTON B192

Lot 17

Comment peut-on mesurer l'importance d'une voiture comme celle que nous vous présentons aujourd'hui ? Est-ce par son nom, celui de son constructeur ? Ou serait-ce par celui de son créateur et des hommes qui crurent en son rêve ? Ou encore par celui qui la fit briller à travers le monde en faisant montre de tout son talent, de tout son génie ? C'est certainement un subtil mélange de tout cela mais une chose est sûre, la Benetton B192-06 que nous présentons dans ces pages est une pièce exceptionnelle, celle par laquelle un pilote s'émancipa pour devenir l'un des plus grands champions du monde de Formule 1 de tous les temps, une légende ayant pris rendez-vous avec l'histoire ! Michael Schumacher a apporté à la F1 autant qu'elle lui a donné. Dans un monde fait de superlatifs, nul doute que les monoplaces ayant été entre ses mains auront ce petit quelque chose en plus qui transforme une voiture de course en icône de sa génération, tel un jalon de l'histoire.

Dans les faits, en rachetant l'équipe Toleman en difficulté en 1985, le géant italien de la mode Benetton a acquis les services de ce qui est sans doute son plus grand atout : le brillant designer d'origine sud-africaine Rory Byrne. Après des années d'investissement significatif, et son modèle B186 à moteur BMW Turbo permis à ses commanditaires italiens de remporter leur première victoire au cours de leur première saison complète. Pendant la décennie suivante, le génie de Byrne va dominer, l'efficacité aérodynamique et les solutions techniques relativement conservatrices étant les pierres angulaires de sa philosophie, de son génie.

Après avoir débuté la saison 1992 de Formule 1 avec une version "B", évolution du modèle B191 de l'année précédente, Benetton présenta son nouveau châssis B192 conçu par Byrne à partir de la quatrième manche de la saison, en Espagne. Bien que respectant globalement les mêmes paramètres de conception que la B191 - suspension à poussoirs à l'avant

et à l'arrière, puissance du V8 Ford HB et absence notable de boîte de vitesses semi-automatique ou de suspension active - il était immédiatement évident que la voiture était une amélioration considérable de ses aînées. En effet, le pilote principal Michael Schumacher récompensa l'équipe presque immédiatement en terminant à la 2^e place dès ses débuts, derrière la Williams-Renault de Mansell. Une 4^e place à Monaco et une autre 2^e place au Canada pour Schumacher - accompagnées d'une 4^e place à Saint-Marin et d'une 5^e place à Monaco - ont maintenu la forme encourageante de la nouvelle voiture, donnant à l'équipe des raisons d'être optimiste à l'approche de la seconde moitié de la saison.

La Benetton B192 portant le numéro de châssis, B192-06, a été utilisé comme châssis de course désigné de Schumacher dans les Grands Prix britanniques, allemands et italiens, et plus tard comme voiture de réserve de l'équipe dans quatre autres Grands Prix. À Silverstone, Mansell partis en pole avec près de deux secondes d'avance sur son



coéquipier Riccardo Patrese, qui à son tour avait près d'une seconde d'avance sur la McLaren-Honda d'Ayrton Senna, 3^e. Michael Schumacher solide 4^e sur sa B192-06, alimenta toutes les discussions du week-end après son affrontement avec la star brésilienne, incapable de soutenir le rythme extraordinaire des Williams-Renaults. Comme prévu, Mansell remporte sa septième victoire en neuf courses, avec 39 secondes d'avance sur Patrese, tandis que Schumacher, frustré, termina 4^e au volant de B192-06 derrière son coéquipier Martin Brundle, retardé par une altercation avec la Jordan de Stefano Modena.

Le circuit d'Hockenheim, prodigieusement rapide, est handicapant pour les Benetton mettant en avant le déficit de puissance du moteur Ford HB par rapport aux Renault, Honda et Ferrari. Une fois de plus, les Williams-Renault survoleront les débats bien que les McLaren

de Senna et Berger soient plus proches du rythme qu'à Silverstone. La Ferrari de Jean Alesi parviendra à hisser à la 5^e place sur la grille sa Ferrari devant un Schumacher imperturbable, une fois de plus au volant de la B192-06. Courant pour la première fois devant son public, le pilote allemand fera hurler la foule de joie en dépassant Alesi sur la ligne de départ et profitera ensuite de l'arrêt aux stands retardé de Berger et d'un tête-à-queue de Patrese dans le dernier tour pour prendre une 3^e place méritée derrière celui qui allait devenir champion du monde, Nigel Mansell et Ayrton Senna.

Bien que Mansell ait remporté le championnat en Hongrie les équipes se rendent sur le pittoresque circuit de Spa-Francorchamps en Belgique à la fin du mois d'août avec encore beaucoup à jouer. La lutte pour le titre de "meilleur des autres" entre Senna, Patrese et

Schumacher est toujours d'actualité, et à cette occasion, la B192-06 est reléguée au rôle de voiture de réserve, la B192-05 étant le châssis désigné de Schumacher pour le week-end. Un pilotage magistral – aidé par le travail inspiré de son équipe dans les stands en réponse à la météo ardennaise évidemment capricieuse – conduit à une brillante première victoire en Grand Prix pour Michael Schumacher et la B192, la première pour un pilote allemand depuis Jochen Mass en 1975 !

La dernière course de la carrière relativement brève mais illustre de la B192-06 a eu lieu au Grand Prix d'Italie à Monza à la mi-septembre. Compte tenu des similitudes de tracé entre Hockenheim et Monza, il n'est peut-être pas surprenant que Schumacher se retrouva une fois de plus en 6^e position après les qualifications, Mansell ayant une fois de plus décroché la pole position, sa 11^e de la saison.





Après un premier tour torride au cours duquel il sélectionne le mauvais rapport de vitesse au départ et doit ensuite passer par les stands pour des réparations d'urgence suite à une collision dans le premier virage, Schumacher confirme une fois de plus son statut de talent émergent de la Formule 1 avec une conduite brillante pour terminer 3°. Pour la deuxième fois seulement cette année-là, Mansell doit abandonner suite à une panne électrique, laissant Senna remporter la course confortablement devant Brundle dans la deuxième Benetton

Les trois dernières courses de la saison 1992 (Portugal, Japon et Australie) ont vu la B192-06 utilisée une fois de plus comme voiture de réserve, Schumacher terminant l'année à une très honorable 3° place au classement des pilotes – devant son héros, Ayrton Senna, rien de moins – et Brundle 6°. Au-delà du seul

talent du pilote, les talents de Rory Byrne et du directeur technique Ross Brawn se sont avérés essentiels pour permettre à cette voiture de briller face à une concurrence plus puissante financièrement. Il ne fait aucun doute que l'alliance des trois fut à l'origine des championnats du monde des pilotes de Schumacher avec l'équipe en 1994 et 1995.

À la fin de sa carrière en compétition, le châssis B192-06 est resté dans l'équipe Benetton pendant quelques années. Selon nos sources, il aurait même été sur la saison 1993 en devant la voiture du Pilote Ricardo Patrese sur neuf épreuves de la saison (dossier disponible sur demande) avant de prendre une retraite méritée. Il sera ensuite revendu au pilote britannique Matthew Mortlock qui participa à quelques courses du BOSS GP à son volant. Le même châssis sera ensuite

la propriété de la société Prestige Racing en mars 2010. Entretien chez LRS Formula jusqu'en 2015, notre monoplace participa à plusieurs séances d'essais comme à Magny-cours lors des Classic Days avant qu'elle rejoigne la collection de son propriétaire actuel en février 2017.

Dans sa livrée si originale et accrocheuse, elle conserve un moteur V8 Ford HB Langford Performance Engineering aux spécifications correctes et une boîte de vitesses séquentielle à six rapports. Notre Benetton B192-06 vient de recevoir deux jeux de jantes conformes à celles de la saison 1992 (non montées lors du reportage photo) et pourra prendre le départ du prometteur Formula Legend 3.5 by Peter Auto qui devrait permettre aux monoplaces de cette période de voir leur prix s'envoler.



How can you measure the importance of a car like the one we are presenting to you today? Is it by its name, the name of its manufacturer? Or by the name of its creator and the men who believed in its dream? Or by the name of the man who made it shine throughout the world with all his talent, all his genius? It is certainly a subtle mix of all of these, but one thing is certain, the Benetton B192-06 that we present in these pages is an exceptional piece, the one through which a driver emancipated himself to become one of the greatest Formula 1 world champions of all time, a legend who has made an appointment with history! Michael Schumacher has given F1 as much as it has given him. In a world of superlatives, there is no doubt that the single-seaters that have been in his hands will have that extra something that makes a race car an icon of its generation, a milestone in history.

In fact, when Italian fashion giant Benetton bought the struggling Toleman team in 1985, it acquired the services of what is arguably its greatest asset: the brilliant South African-born designer Rory Byrne. After years of investment, Byrne finally had a significant development budget, and his BMW Turbo-powered B186 gave his Italian sponsors their first win in their first full season. For the next decade, Byrne's genius would dominate, with aerodynamic efficiency and relatively conservative engineering

solutions being the cornerstones of his philosophy, his genius.

After starting the 1992 Formula One season with a 'B' version, an evolution of the previous year's B191, Benetton introduced its new Byrne-designed B192 chassis at the fourth round of the season in Spain. Although broadly within the same design parameters as the B191 - pushrod suspension front and rear, Ford HB V8 power and the notable absence of a semi-automatic gearbox or active suspension - it was immediately clear that the car was a considerable improvement on its predecessors. Indeed, lead driver Michael Schumacher rewarded the team almost immediately with a 2nd place finish on his debut, behind Mansell's Williams-Renault. A 4th place in Monaco and another 2nd place in Canada for Schumacher - accompanied by a 4th place in San Marino and a 5th place in Monaco - maintained the encouraging form of the new car, giving the team cause for optimism as the second half of the season approached.

The Benetton B192 with the chassis number, B192-06, was used as Schumacher's designated race chassis in the British, German and Italian Grands Prix, and later as the team's reserve car in four other Grands Prix. At Silverstone, Mansell started on pole nearly two seconds ahead of teammate Riccardo

Patrese, who in turn was nearly a second ahead of Ayrton Senna's McLaren-Honda in third. Michael Schumacher was a solid fourth in his B192-06 and was the talk of the weekend after his clash with the Brazilian star, who was unable to keep up with the Williams-Renaults' extraordinary pace. As expected, Mansell took his seventh win in nine races, 39 seconds ahead of Patrese, while a frustrated Schumacher finished fourth in the B192-06 behind team-mate Martin Brundle, who was delayed by an altercation with Stefano Modena's Jordan.

The prodigiously fast Hockenheim circuit was a handicap for the Benettons, who pointed to the power deficit of the Ford HB engine compared to the Renault, Honda and Ferrari. Once again, the Williams-Renault team dominated the proceedings, although the McLarens of Senna and Berger were closer to the pace than at Silverstone. Jean Alesi's Ferrari managed to get up to 5th place on the grid ahead of an unflappable Schumacher, once again driving the B192-06. Racing in front of his home crowd for the first time, the German driver would get the crowd roaring with joy as he passed Alesi on the start line and then took advantage of Berger's delayed pit stop and Patrese's spin on the final lap to take a well-deserved 3rd place behind the eventual world champion, Nigel Mansell and Ayrton Senna.



Although Mansell won the championship in Hungary the teams head to the picturesque Spa-Francorchamps circuit in Belgium at the end of August with much still to play for. The battle for the 'best of the rest' title between Senna, Patrese and Schumacher is still on, and on this occasion the B192-06 is relegated to the role of reserve car, the B192-05 being Schumacher's designated chassis for the weekend. Masterful driving - aided by the inspired work of his team in the pits in response to the obviously fickle Ardennes weather - led to a brilliant first Grand Prix victory for Michael Schumacher and the B192, the first for a German driver since Jochen Mass in 1975!

The last race of the B192-06's relatively brief but illustrious career took place at the Italian Grand Prix at Monza in mid-September. Given the similarities in track between Hockenheim and Monza, it was perhaps not surprising that Schumacher once again found himself in 6th place after qualifying, with Mansell once again taking pole position, his 11th of the season. After a torrid first lap in which he selected the wrong gear at the start and then had to pit for

emergency repairs following a collision in the first corner, Schumacher once again confirmed his status as one of Formula 1's emerging talents with a brilliant drive to finish third. For only the second time that year, Mansell was forced to retire after an electrical fault, leaving Senna to win the race comfortably ahead of Brundle in the second Benetton

The last three races of the 1992 season (Portugal, Japan and Australia) saw the B192-06 used once again as a reserve car, with Schumacher finishing the year in a very respectable 3rd place in the drivers' standings - ahead of his hero, Ayrton Senna, no less - and Brundle 6th. Beyond the driver's talent alone, the talents of Rory Byrne and technical director Ross Brawn proved essential in enabling this car to shine against more financially powerful competition. There is no doubt that the combination of the three was responsible for Schumacher's World Drivers' Championships with the team in 1994 and 1995.

At the end of his racing career, the B192-06 chassis remained with the Benetton team for some years. According to our sources,

it was even in the 1993 season in front of driver Ricardo Patrese's car for nine events of the season (file available on request) before taking a deserved retirement. It was then sold to British driver Matthew Mortlock who drove it in a few BOSS GP races. The same chassis will then be owned by Prestige Racing in March 2010. Maintained by LRS Formula until 2015, our car took part in several test sessions such as at Magny-cours during the Classic Days before joining the collection of its current owner in February 2017.

In its original and eye-catching livery, it retains a correctly specified Ford HB Langford Performance Engineering V8 engine and a six-speed sequential gearbox. Our Benetton B192-06 has just been fitted with two sets of rims that match those of the 1992 season (not fitted during the photo report) and will be able to take the start of the promising Formula Legend 3.5 by Peter Auto, which should see the price of single-seaters from this period soar.



18

1 Mathusalem Champagne Brut Collection Amour de DEUTZ

2002

William Deutz

(présenté dans son coffret rafraîchissoir
par Christofle ; n° 291/365 ; 600 cl)

2 500 - 3 000 €

Chaque cuvée de la collection Amour de Deutz est unique, non seulement parce qu'elle est millésimée et est le fruit d'une élaboration minutieuse typique du savoir-faire de la Maison Deutz, mais aussi par ce son flacon s'inscrit dans la tradition champenoise des grands formats festifs. Le mathusalem exalte les arômes du vin et la maison Christofle sublime, pour ce millésime 2002, ce contenant d'exception en mettant en valeur la robe or clair étincelante du champagne, dans les reflets du métal poli.

À chaque nouveau millésime de la collection Amour, seulement 365 flacons de six litres de contenance sont créés et un seul peut être attribué par collectionneur.

Each cuvée of the Amour de Deutz collection is unique, not only because it is vintage and results from the meticulous elaboration typical of Deutz's savoir-faire, but also because its flask follows the Champagne tradition of large festive formats. The Methuselah exalts the aromas of the wine and for this 2002 vintage, Christofle sublimates this exceptional six litter bottle by highlighting the sparkling light gold colour of the champagne in the reflections of the polished metal.

For every new vintage of the Amour collection, only 365 bottles units are edited and only one can be allocated per collector.



19

**1 bouteille Champagne
Grand Cru Extra Brut**

2002
Jacques Selosse

900 - 1 000 €



20

**1 double-magnum
Château d'Yquem**

2002
Sauternes 1^{er} CS

1 000 - 1 200 €

Talbot T26 Grand Sport Le Mans (R) 1949

AGUTTES

21

Carte Grise Française

Châssis n° 100388 (voir notice)

Moteur n° 26499

Très belle réalisation par un expert
français du modèle

Modèle emblématique de l'histoire
des 24 Heures du Mans

Éligible compétitions historiques
dont Le Mans Classic

Mécanique fiable et performante

Look inimitable, plus rare

qu'une Bugatti ou qu'une Delahaye

French registration title

Chassis n° 100388 (please refer to the text)

Engine n° 26499

*Very nice realization by a French expert
of the model*

*Emblematic model of
the 24 Hours of Le Mans history*

*Eligible for historic competitions
including Le Mans Classic*

Reliable and efficient mechanics

*Inimitable look, rarer than a Bugatti
or a Delahaye*

300 000 - 400 000 €







1949 - TALBOT T26 GRAND SPORT LE MANS (R)

Lot 21

Talbot, grand nom de l'automobile française, est une marque à l'histoire complexe, que l'on peut scinder en trois période : années 1900-1920, années 1920-1930 et 1934-1960. Cette dernière « vie » de la marque est intimement liée à la personnalité de son nouveau patron, le « Major » Antonio (dit Anthony) Lago. Après des études d'ingénieur en Italie, son pays d'origine, il s'installe au début des années 1920 en Angleterre comme distributeur Isotta Fraschini, puis directeur générale du fabricant de boîtes de vitesses pré sélective Wilson, avant de poser ses valises en France, comme nouvel homme fort de l'usine Talbot de Suresnes, branche française du consortium britannique Sunbeam-Talbot-Darracq. Après avoir redressé la vénérable firme, il la rachète et modifie en profondeur la gamme, dans un souci de modernité et de performance, avec notamment les très intéressantes T120 et T150. Et, dès le début, il décide de relancer

la marque en compétition, estimant que la course automobile est à la fois le meilleur banc d'essai, et un vecteur de communication sans égal... C'est ainsi que la T150 C, première Talbot-Lago de compétition, voit le jour en 1936, suivie des fameuses monoplaces et monoplaces décalées 4,5l juste avant la Deuxième Guerre mondiale. Pendant le conflit, Anthony Lago planche déjà sur celle qui symbolisera dès 1946 le renouveau français : la légendaire T26, à moteur 6-cylindres double arbre à cames de 4,5 l de cylindrée et 170 ch dans sa version civile (modèles Record et Grand Sport).

Bloc et culasses en Alpax (un alliage d'aluminium), allumage par magnéto, lubrification par carter sec, alimentation par trois carburateurs Zenith EX 32 : le moteur de course qui voit le jour en 1948, dérivé du moteur standard, développe 240 ch ! En 1949, avec une nouvelle culasse à double allumage, le 6-cylindres, qui se

distingue également de la version précédente par sa batterie de nouveaux carburateurs Zenith 50 NHDD, flirte avec les 270-280 ch. Avec un régime de rotation très lent et une consommation d'essence réduite par rapport aux moteurs 1 500 cm³ suralimentés de la concurrence, ces moteurs Talbot font montre d'une grande robustesse et d'une endurance remarquable.

Deux modèles de compétition voient le jour avec ce fameux moteur 2AC préparé : les T26 C Lago Record, des monoplaces de Grand Prix (formule qui devient F1 pour la saison 1950), et les T26 GS, des biplaces qui vont courir comme leur nom l'indique en catégorie Sport. On remarquera que les monoplaces comme les biplaces rappellent dans leur appellation les Talbot de série, Record et Grand Sport. Si la T26 C parvient à réaliser quelques beaux coups d'éclat jusqu'en 1951, c'est la GS châssis #110 055 qui va véritablement







répondre aux attentes de Anthony Lago, avec une incroyable victoire de Louis Rosier (il aurait conduit 23 heures, relayé seulement 1 heure par son fils Jean-Louis...) lors des 24 Heures du Mans 1950, ayant parcouru 3465 km à la vitesse moyenne de 144,380 km/h. L'année suivante, on retrouve au départ de la mythique épreuve d'endurance quatre Talbot Lago T26GS. Si trois d'entre-elles abandonnent, la deuxième place de l'équipage Mairesse-Meyrat sauve l'honneur.

Six Talbot T26 GS seront construites, toutes nées avec la caractéristique carrosserie biplace du Mans. Une fois les ailes et les phares retirés, ces T26GS pouvaient aussi prendre le départ des Grand Prix, aux côtés des T26C. Dès 1952, ces biplaces course seront recarrossées en barquettes pour répondre au nouveau règlement Sport édicté par la Commission Sportive Internationale. Leur carrière en course prendra fin en 1954, sonnant le glas de la marque, qui finira par s'éteindre en 1958. Aujourd'hui, aucune des cinq T26GS survivante ne dispose de sa carrosserie « Le Mans » d'origine...

La Talbot qui illustre ces pages fut reconstruite par un amateur éclairé, qui possédait une épave de Talbot T26 Lago Record de tourisme. Cette voiture, qui avait en son temps appartenu au pionnier lyonnais Henri Malatre, avait au fil des années perdue sa carrosserie. Un châssis compétition et les éléments spécifiques des trains roulants furent recréés sur plan par le spécialiste du modèle, un discret professionnel français déjà auteur d'une poignée de reconstructions admirables. Le moteur, un authentique et rarissime Grand Sport à culasse Alpax, fut refait dans les règles de l'art avec ses trois carburateurs Zenith 32 coiffés de l'inimitable « bazooka » et son sublime échappement course 6 en 1, accouplé à une boîte de vitesses préselective Wilson conforme. L'ensemble fut ensuite carrossé en aluminium en version Le Mans 1050-1951 et peint d'un bleu correspondant à une teinte d'usine de l'époque. Depuis sa reconstruction, la voiture a parcouru quelques milliers de kilomètres, sur route.

La Talbot que nous proposons à la vente représente une opportunité rare de rouler

avec un monstre sacré de la course automobile des années 1950, aussi à l'aise sur route qu'en course, que ce soit en endurance ou en Grand Prix (une voiture identique, l'une des cinq authentiques survivantes, est régulièrement engagée avec les F1 des années 1950 avec l'Historic Grand Prix Car Association) une fois dénuée de ses ailes, phares et roue de secours. Dénicher une épave de T26 pour se lancer dans un tel projet, ou trouver un professionnel compétent pour reconstruire un châssis course conforme relèvent aujourd'hui de l'impossible. L'amateur qui veut rouler différent (les reconstructions de Talbot T26 course sont bien plus rares qu'une Bugatti Grand Prix ou qu'une Delahaye 135 S Le Mans) saura saisir sa chance pour qui sait rejoindre certains des plus beaux plateaux historiques du monde, à commencer par celui du Mans Classic où l'organisateur nous a confirmé qu'elle était bien invitée à prendre le départ.



Talbot, a great name of the French car industry, is a brand with a complex history, which can be divided into three periods: 1900-1920, 1920-1930 and 1934-1960. This last "life" of the brand is closely linked to the personality of its new owner, "Major" Antonio (known as Anthony) Lago. After studying engineering in his native Italy, he moved to England in the early 1920s as a distributor for Isotta Fraschini, and then as managing director of the pre-selective gearbox manufacturer Wilson, a company that had been in business for over a decade.

He then moved to France as the new head of the Talbot factory in Suresnes, the French branch of the British Sunbeam-Talbot-Darracq consortium. After having turned the venerable firm around, he bought it and deeply modified the range, in a concern for modernity and performance, with notably the very interesting T120 and T150. And, right from the start, he decided to relaunch the brand in competition,

believing that motor racing was both the best test and an unrivalled communication tool... This is how the T150 C, the first Talbot-Lago competition car, saw the light in 1936, followed by the famous 4.5 litre single-seaters and offset single-seaters just before the Second World War. During the war, Anthony Lago was already working on the one that would symbolize the French revival from 1946 onwards: the legendary T26, with a 6-cylinder double camshaft engine with a displacement of 4.5l and 170 bhp in its civilian version (Record and Grand Sport models).

Block and cylinder heads made of Alpac (an aluminium alloy), magneto ignition, dry sump lubrication, feeding by three Zenith EX 32 carburettors: the racing engine which saw the light of day in 1948, derived from the standard engine, developed 240 hp! In 1949, the 6-cylinder engine, with a new dual-ignition cylinder head, also differed from the previous version in that it had a set of new Zenith

50 NHDD carburettors and was close to 270-280 hp. With a very low rpm and reduced fuel consumption compared to the supercharged 1,500cc engines of the competition, these Talbot engines show great strength and endurance.

Two competition models were produced with this famous 2AC engine: the T26 C Lago Record, single-seaters for the Grand Prix (a formula that became F1 for the 1950 season), and the T26 GS, two-seaters that would race in the Sport category, as their name indicates. It is worth noting that both the single-seaters and the two-seaters are reminiscent of the Talbot series, Record and Grand Sport, in their names. If the T26 C managed to achieve some great successes until 1951, it was the GS chassis #110 055 that really met Anthony Lago's expectations, with an incredible victory of Louis Rosier (he would have driven 23 hours, relayed only 1 hour by his son Jean-Louis...) during the 1950 Le Mans 24 Hours, having



covered 3,465 km at an average speed of 144.380 km/h. The following year, four Talbot Lago T26 GS cars took part in the legendary endurance race. Three of them retire, but the second place of the Mairesse-Meyrat team saves the honour.

Six Talbot T26 GS were built, all of them with the characteristic two-seater bodywork of Le Mans. Once the wings and headlights were removed, these T26 GS could also take the start of the Grand Prix, alongside the T26 C. From 1952 onwards, these two-seaters were re-bodied as small cars in order to comply with the new Sport regulations laid down by the International Sporting Commission. Their racing career came to an end in 1954, sounding the death knell for the brand, which finally died out in 1958. Today, none of the five surviving T26 GSs has its original "Le Mans" bodywork...

The Talbot illustrated in these pages was rebuilt by an enlightened enthusiast, who owned a wreck of a Talbot T26 Lago Record touring car.

This car, which had once belonged to the Lyon pioneer Henri Malatre, had lost its bodywork over the years. A competition chassis and the specific components of the running gear were recreated from scratch by the model's specialist, a discreet French professional who had already produced a handful of admirable reconstructions. The engine, an authentic and rare Grand Sport with Alpax cylinder head, was rebuilt in the rules of the art with its three Zenith 32 carburetors topped with the inimitable "bazooka" and its sublime 6-in-1 racing exhaust, coupled to a conforming Wilson pre-selective gearbox. The car was then bodied in aluminium as a Le Mans 1050-1951 version and painted in a blue colour that matched a factory colour of the time. Since its rebuild, the car has covered a few thousand kilometres on the road.

The Talbot we are offering for sale represents a rare opportunity to drive a 1950's racing monster, equally at home on the road and in races, whether endurance or Grand Prix (an

identical car, one of the five authentic survivors, is regularly entered with the 1950's F1 cars with the Historic Grand Prix Car Association) when stripped of its wings, headlights and spare wheel. Finding a T26 wreck to start such a project, or finding a competent professional to rebuild a compliant racing chassis are nowadays impossible. The amateur who wants to drive something different (Talbot T26 race rebuilds are much rarer than a Bugatti Grand Prix or a Delahaye 135 S Le Mans) will be able to seize his chance to join some of the most beautiful historic grids in the world, starting with the Le Mans Classic where the organizer has confirmed that it was invited to start.



22

1 bouteille Montrachet Grand Cru

2006

Domaine des Comtes Lafon

1 600 - 1 800 €

Parmi les treize appellations que compte le prestigieux Domaine des Comtes Lafon, le Montrachet Grand Cru que nous vous soumettons se veut le parfait représentant de la qualité, du plaisir et de l'émotion que ses vins transmettent à la dégustation. La renommée de cet immense vin blanc est à la hauteur de la richesse exacerbée de sa palette aromatique, qui fait le bonheur des palais les plus exigeants. Quant au millésime... 2006 en est certainement une des plus emblématiques déclinaisons !

Among the thirteen appellations of the prestigious Domaine des Comtes Lafon, the Montrachet Grand Cru we are offering here is the perfect representative of the quality, pleasure and emotion that its wines convey when tasted. The fame of this magnificent white wine is matched by the exacerbated richness of its aromatic palette, which will delight the most discerning palates. Regarding the vintage... 2006 is certainly one of its most emblematic expressions !



23

1 bouteille Châteauneuf-du-Pape rouge

2001

Château Rayas

1 100 - 1 300 €



24

**2 Jéroboams Chartreuse
jaune et verte Voiron**

Mise 2020
Pères Chartreux
(2 x 300 cl ; 43% et 55%)

600 - 800 €

Renault Super 5 GT Turbo 1986

AGUTTES

25

Carte grise française normale

Châssis n°VF1C4050500832308

Très faible kilométrage d'origine

Deuxième main

Rare à la vente dans cet état

French registration title

Chassis n°VF1C4050500832308

Very low original mileage

Second hand

Very rare for sale in this condition

20 000 - 30 000 €







1986 – RENAULT SUPER 5 GT TURBO

Lot 25

Face au succès des versions GTI de Peugeot et Volkswagen qui se livrent à l'époque une concurrence acérée, la marque au losange a lancé en 1976 la R5 Alpine qui, malgré ses nombreux atouts, ne parvient pas à se révéler l'égale de ses rivales. Renault décide alors de réagir et met à profit son expérience du turbocompresseur acquise en compétition. Ainsi naîtra la Supercinq GT Turbo. Sur le plan esthétique, Marcello Gandini est parvenu à moderniser les lignes de la R5 tout en conservant l'essentiel. La GT Turbo sera présentée au public lors du Salon de Paris 1984 et connaîtra un restylage en juillet 1987. Equipée du moteur Cleon-fonte 4 cylindres de

1,4 l alimenté par un carburateur Solex simple corps et un turbo Garret T2, la Supercinq GT Turbo affiche 115 puis 120 ch et atteint 204 km/h. La presse de l'époque ne sera pas avare en compliment, la petite bombe Renault surprend par le souffle de son turbo et son look musclé. Une époque « purgatoire » non lointaine viendra faire disparaître de nos routes ces super 5, usées jusqu'à l'os par les runs ou les rallyes ! Aujourd'hui une GT Turbo en état d'origine jamais modifiée est une pièce rare voir carrément introuvable. Encore plus en phase 1 et dans un état d'origine exceptionnel ; c'est le cas de la voiture présentée ici.

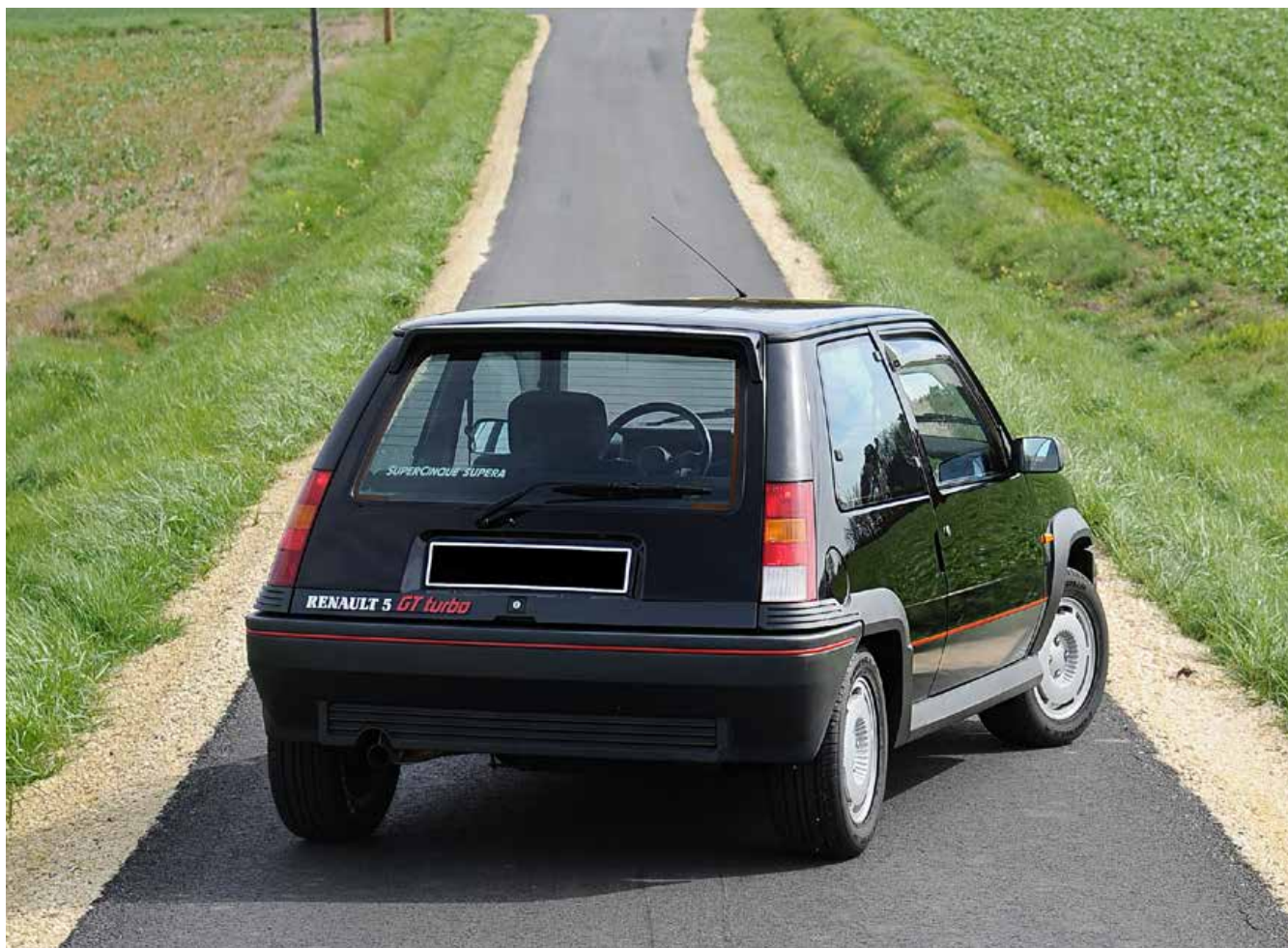
La charmante petite Renault visible dans ce catalogue est une fabuleuse pièce de collection à l'histoire peu commune. En effet celle-ci vécue toute sa vie depuis son origine en Italie en Sicile, conduite par une femme née en... 1930 ! Mise en circulation le 5 août 1986, elle arbore l'élégante robe noire et à l'intérieur le tissu est en bi ton noir et gris. En option elle dispose des vitres électriques et de la fermeture centralisée avec le bip. Rare à l'époque ! Cette voiture roulera donc très peu pendant sa vie en Sicile et sera toujours entretenue avec soin et sera préservée dans un état neuf d'origine. En 2019 le propriétaire actuel trouve la voiture en vente dans un garage



Porsche Sicilien qui avait repris la voiture à l'achat d'une autre voiture et s'en porte alors acquéreur. Le compteur affiche alors à peine plus de 25 000 kilomètres d'origine. Les pneus étaient encore ceux d'origine et l'état vraiment époustouflant pour le collectionneur exigeant de youngtimers. La voiture ramenée en France par transporteur, une révision sera quand même effectuée avec un réglage du carburateur et le changement des pneus, non usés mais terriblement secs ! Le propriétaire actuel roulera très peu avec, à peine plus de 1 000 kilomètres car il possède d'autres autos aussi en état exceptionnel. L'état de fraîcheur

de cette GT Turbo est étonnant : la peinture est du plus bel éclat et notre essai révélera une auto incroyablement saine. Une fois les temps de chauffe respectés, notre conduite dynamique sur une petite route de campagne nous comblera de joie. La voiture est joueuse, le turbo souffle et le châssis est précis. Les 4 freins à disques fonctionnent sans faillir. Témoin de la faible usure de l'ensemble, aucun bruit parasite ne vient perturber notre essai. Une expertise fut réalisée il y a quelques mois par un professionnel qui certifie que la voiture n'a jamais eu de choc et est conforme à l'origine. Le dernier contrôle technique est vierge,

le double des clefs est présent et la Super 5 se tient prête à prendre la route ! Aujourd'hui cette voiture s'adresse à un collectionneur exigeant de Renault ou de voiture de sport, en quête d'authenticité et de proche perfection.

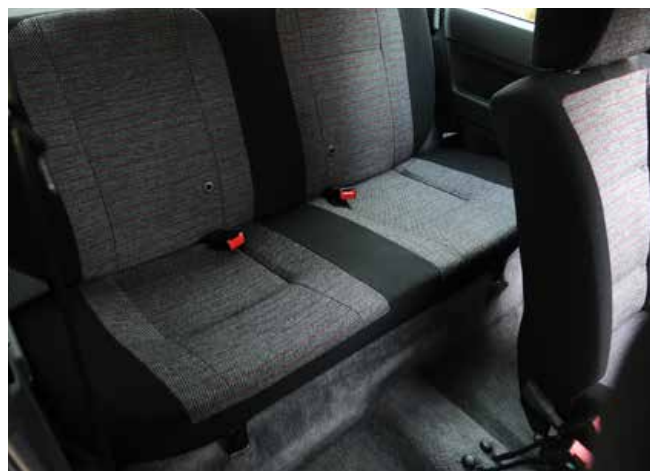


Faced with the success of the GTI versions from Peugeot and Volkswagen, which were in fierce competition at the time, the diamond-shaped marque launched the R5 Alpine in 1976, which, despite its many assets, failed to prove equal to its rivals. Renault then decided to react and put to good use its experience of turbocharging acquired in competition. Thus the Supercinq GT Turbo was born. In terms of aesthetics, Marcello Gandini succeeded in modernising the lines of the R5 while retaining the essentials. The GT Turbo was presented to the public at the 1984

Paris Motor Show and was restyled in July 1987. Equipped with a Cleon-fonte 4-cylinder 1.4 litre engine fed by a Solex single-barrel carburettor and a Garret T2 turbo, the Supercinq GT Turbo had 115 and then 120 bhp and reached 204 km/h. The press of the time was not stingy with its compliments, and the little Renault bomb surprised with its turbocharged engine and muscular look. A "purgatory" period not far off will see these Super 5s disappear from our roads, worn to the bone by runs or rallies! Today, a GT Turbo in its original state, never modified, is a rare item, if not impossible to find.

Even more so in phase 1 and in an exceptional original condition; this is the case of the car presented here.

The charming little Renault shown in this catalogue is a fabulous collector's item with an unusual history. Indeed, it has lived its whole life since its origin in Italy, in Sicily, driven by a woman born in... 1930! Put on the road on August 5th 1986, it has an elegant black colour and inside the fabric is in two tones black and grey. As an option, it has electric windows and central locking with beeper. Rare at the time! This car will therefore be driven very



little during its life in Sicily and will always be carefully maintained and preserved in original new condition. In 2019 the current owner found the car for sale in a Sicilian Porsche garage that had taken the car back when he bought another car and bought it. The odometer now shows just over 25,000 original kilometres. The tyres were still the original ones and the condition was truly amazing for the demanding collector of youngtimers. The car was brought back to France by carrier, but a service was carried out with a carburettor tuning and a change of tyres, which were not worn out but

terribly dry! The current owner will drive the car very little, hardly more than 1000 kilometres, as he has other cars in exceptional condition. The freshness of this GT Turbo is astonishing: the paintwork is in excellent condition and our test drive will reveal an incredibly healthy car. Once the warm-up time is respected, our dynamic drive on a small country road will fill us with joy. The car is playful, the turbo blows and the chassis is precise. The four discs brakes work without fail. The low wear and tear of the system was evident from the fact that no noise disturbed our test drive.

A few months ago, a professional expert certified that the car has never had a shock and is in conformity with the original. The last technical inspection is clean, the spare keys are present and the Super 5 is ready to take the road! Today, this car is aimed at a demanding Renault or sports car collector in search of authenticity and near perfection.

Peugeot 206 WRC Glace Irsi 2000

AGUTTES

26

Véhicule de compétition sans titre
de circulation

Châssis n° 1 Techno Di C

Réalisée sans aucune limite de budget
3^e au championnat IRSI en 2002

Bloc moteur de 205 T16 Evo 2

Accompagnée d'un stock de pièce de
« T16 EVO 2 » introuvable de nos jours

Competition vehicle without title

Chassis n° 1 Techno Di C

Built without spending limit

3rd place at the IRSI championship 2002

Engine block from a 205 T16 EVO 2

*Sold with a huge stock
of "T16 EVO 2" parts*

150 000 - 180 000 €







2000 - PEUGEOT 206 WRC GLACE IRSI

Lot 26

Crée sur une idée du Français Franz Hummel, le Ice Race Series International était le premier Championnat du Monde des Courses sur Glace, organisé avec toute l'équipe des 24 Heures de Chamonix. Cinq manches seront programmées, de l'Ukraine au Canada. La plus prestigieuse des courses sur glace se déroulant au pied du Mont-Blanc, à Chamonix. Il faut dire que le principe des fameuses 24 Heures avait de quoi séduire : des équipages de deux pilotes s'affrontent lors de six manches d'une demi-heure. En 2001, le IRSI prend une nouvelle dimension avec un calendrier de cinq courses : Chamonix, Oschersleben en Allemagne, Sherbrooke au Canada, Kuopio en Finlande et Kiev en Ukraine. Ces courses seront réservées à des équipages évoluant au

volant de voitures répondant à la réglementation de Rallycross Division 1, qui s'inspire largement du WRC. Avec le règlement IRSI plusieurs choses différaient du Trophée Andros : les moteurs n'étaient plus des V6 mais des 4 cylindres à turbo et surtout les 4 roues n'étaient pas directrices, mais seulement motrices. Le règlement sportif obligeait chaque équipe, composée de deux ou trois pilotes, à avoir un passager dans la voiture. Les courses se faisant donc en binôme, pilote plus copilote. Ce championnat eu un succès considérable en 2001, 2002 puis 2003 vu le retrait de plusieurs sponsors et des difficultés financières vont apparaître. Le championnat coûte extrêmement cher avec des frais de déplacements considérables d'un pays à l'autre. Le championnat 2004 est définitivement

annulé suite à un manque de neige chronique au Canada. Les voitures survivantes de ce championnat aussi éphémère qu'il fut spectaculaire sont rares.

L'histoire de la Peugeot 206 présentée dans ces pages est avant tout l'histoire d'une famille de passionnés de sport automobile. Monsieur C alors propriétaire de l'écurie de préparation automobile Techno Di C et son fils Pierre Colard sacré champion de France des rallyes sur terre en 2000, décident de se lancer dans la grande aventure du IRSI. L'écurie dont le propriétaire est un industriel de l'horlogerie sera en charge de la construction de la machine sans aucune limite de budget. La voiture choisie sera donc une Peugeot 206.

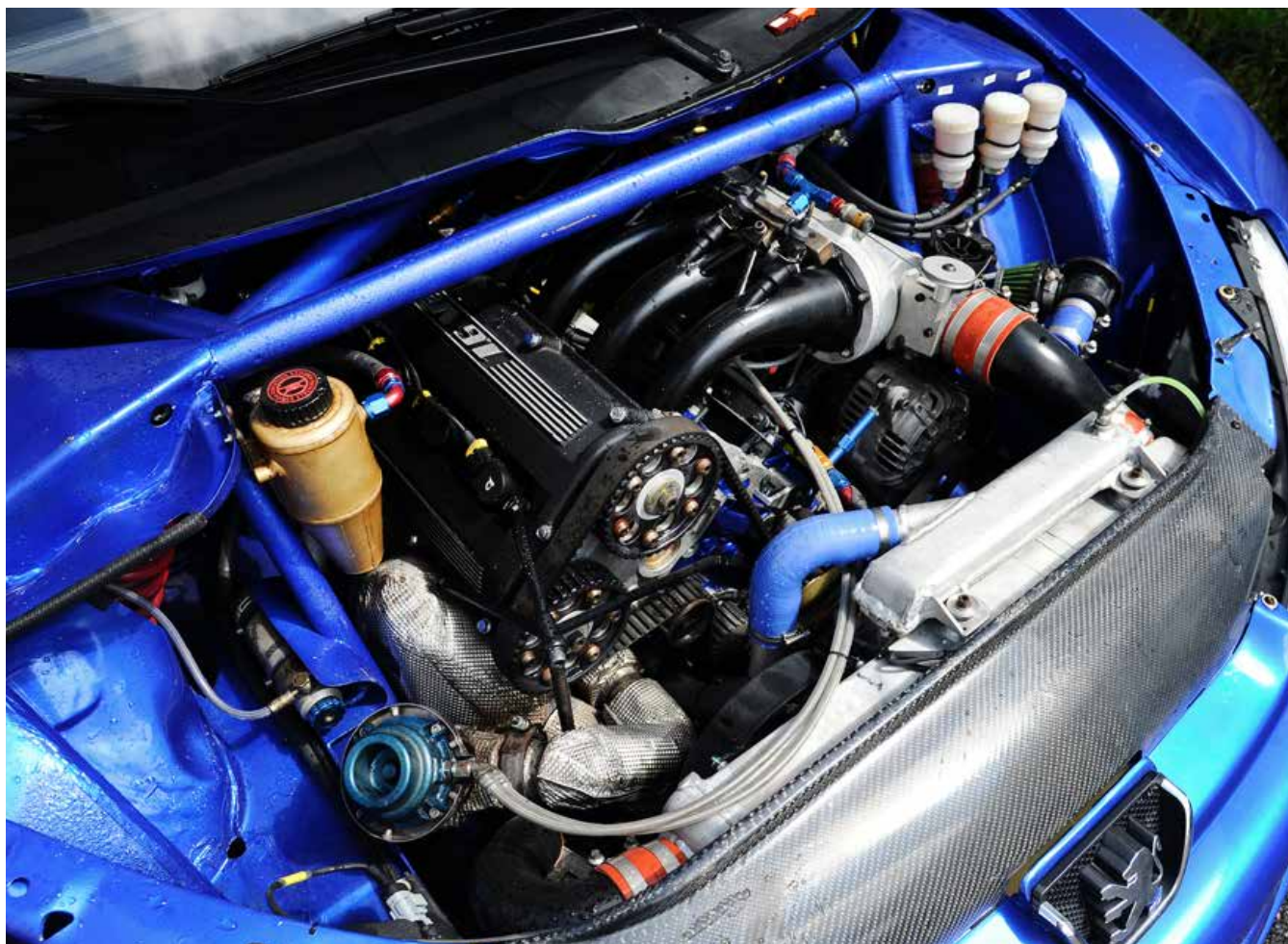


La caisse nue est entièrement préparée, modifiée et soudée selon les spécificités du règlement WRC. Rien n'est laissé au hasard et cette véritable machine de guerre sera construite sans limite de budget aucune. Ainsi, le moteur ne sera rien de moins qu'un bloc moteur de 205 Turbo 16 EVO 2 sur lequel une culasse de 405 Turbo 16 sera montée. Un énorme Turbo vient gaver le moteur placé en position longitudinal pour satisfaire les exigences de la transmission intégrale entièrement faite sur mesure. L'écurie Techno Di C construira une boîte de vitesse séquentielle à 6 rapports à partir de pièces, pignons et roulements SADEV. Les radiateurs et tout le système de refroidissement se trouve à l'arrière pour une meilleure répartition des masses en laissant l'énorme échangeur du turbo en bonne

place à l'avant pour être gavé en air frais. La puissance avoisine les 400 cv mais l'ensemble sera capable de bien plus selon la gestion électronique. L'intérieur est intégralement en carbone et l'arceau sur-mesure répond aux normes FIA du WRC.

La 206 est prometteuse et ainsi dès les premières courses du championnat, se bat à armes égales avec les grands pilotes Muller et Ragnotti sur Opel pour ne citer qu'eux. La valeureuse 206 termine les courses et signent quelques pôles. En 2002 le championnat reprend avec deux épreuves au Canada. Pierre Colard et sa 206 termineront 3^e du IRSI loin devant certains grands noms du rallye ! En 2003 la voiture terminera 20^e du championnat déjà en perte de vitesse et de moyens

financiers. Depuis sa dernière course en 2004 la voiture sera toujours maintenue en bon état et roulera pour quelques démonstrations autour de la région de Haute-Savoie. Dernièrement elle fut remise en route et révisée par le grand spécialiste de la 205 Turbo 16, monsieur Duby. Elle s'adresse aujourd'hui à un amateur de sport auto qui souhaite participer au Sprint de Serre-Chevalier par exemple avec une monture encore diablement efficace. Celle-ci est vendue est un énorme stock de pièces dont un deuxième moteur neuf complet avec bloc Turbo 16 EVO 2, ainsi que des pièces de boîte, pignons, trains roulants et carrosserie. Certaines pièces mécaniques dans le lot sont absolument introuvables de nos jours.



Created on the idea of Frenchman Franz Hummel, the Ice Race Series International was the first World Championship of Ice Races, organised with the whole team of the 24 Hours of Chamonix. Five rounds will be scheduled, from Ukraine to Canada. The most prestigious of the ice races will take place at the foot of Mont Blanc, in Chamonix. It must be said that the principle of the famous 24 Hours was very appealing: teams of two drivers compete in six half-hour heats. In 2001, the IRSI took on a new dimension with a calendar of five races: Chamonix, Oschersleben in Germany, Sherbrooke in Canada, Kuopio in Finland and Kiev in Ukraine. These races will be reserved for crews driving cars that comply with the Division 1 Rallycross regulations, which are largely

inspired by the WRC. The IRSI regulations differed in several respects from the Andros Trophy: the engines were no longer V6s but 4-cylinder turbocharged engines and, above all, the four wheels were not steered, but only driven. The sporting regulations obliged each team, composed of two or three drivers, to have a passenger in the car. Races were therefore held in pairs, driver and co-driver. This championship was very successful in 2001, 2002 and 2003 as several sponsors withdrew and financial difficulties arose. The championship was extremely expensive with considerable travel costs from one country to another. The 2004 championship was definitively cancelled due to a chronic lack of snow in Canada. The surviving cars of this championship, as short-lived as it was spectacular, are rare.

The story of the Peugeot 206 presented in these pages is above all the story of a family of motorsport enthusiasts. Mr. C, then owner of the car preparation team Techno Di C and his son Pierre Colard, French dirt rally champion in 2000, decided to embark on the great adventure of the IRSI. The team, whose owner is an industrialist in the watchmaking industry, will be in charge of building the machine without any budget limit. The car chosen will be a Peugeot 206. The bare body is entirely prepared, modified and welded according to the specificities of the WRC regulations. Nothing is left to chance and this real war machine will be built without any budget limit. The engine will be nothing less than a 205 Turbo 16 EVO 2 engine block on which a 405 Turbo 16 cylinder head will be mounted.



A huge turbocharger will feed the engine in a longitudinal position to meet the requirements of the all-wheel drive system, which is entirely custom-made. The Techno Di C team will build a 6-speed sequential gearbox from SADEV parts, gears and bearings. The radiators and the entire cooling system are located at the rear for a better weight distribution, leaving the huge turbo exchanger in a good position at the front to be fed with fresh air. Power output is around 400 hp but the unit will be capable of much more depending on the electronic management. The interior is made entirely of carbon and the custom-made roll cage meets FIA WRC standards.

The 206 is promising and from the very first races of the championship, it fights on equal terms with the great drivers Muller and Ragnotti

on Opel to name but two. The valiant 206 finishes the races and signs some poles. In 2002 the championship resumes with two races in Canada. Pierre Colard and his 206 finished 3rd in the IRSI, far ahead of some of the big names in rallying! In 2003, the car finished 20th in the championship, which was already losing speed and financial resources. Since its last race in 2004 the car has always been maintained in good condition and has been used for some demonstrations around the Haute-Savoie region. Recently it was restarted and revised by the great specialist of the 205 Turbo 16, Mr Duby. It is now aimed at a car sport enthusiast who wishes to participate in the Serre-Chevalier Sprint for example with a still devilishly efficient car. The car is sold with a huge stock of parts, including a second new

engine complete with Turbo 16 EVO 2 block, as well as gearbox parts, gears, running gear and bodywork. Some of the mechanical parts in the lot are absolutely impossible to find these days.

27

TAG HEUER Monaco Automatic

Réf. WW2115

Boîtier No. EEE7937

Montre bracelet en acier

Boîtier carré galbé, fond transparent, fermeture à vis.

Cadran noir avec index bâtons appliqués, points et aiguilles lumineuses, petite trotteuse et minuterie chemin de fer, date à guichet.

Mouvement mécanique à remontage automatique, cal. 6.

Bracelet/fermoir déployant en acier signé.

Accessoires un écrin de service de la maison Tag Heuer.

Dim. 37 x 43 mm

A steel automatic winding wristwatch, a case Tag Heuer.

1 000 - 1 500 €





Détail du lot 14

Comment vendre chez Aguttes ?

Selling at Aguttes?

Rassembler vos informations

Toutes les photos, dimensions, détails et éléments de provenance que vous pouvez rassembler nous sont utiles pour réaliser l'estimation de vos biens.

1



Collect your informations

All the photos, dimensions, details and elements of origin that you can gather are useful to us to carry out the estimate of your goods.

Nous contacter

Pour inclure vos biens dans nos prochaines ventes ou demander conseil, n'hésitez pas à contacter directement nos départements spécialisés. Dans la région lyonnaise, le sud-est, le nord-ouest de la France ou en Belgique, vous pouvez vous rapprocher de nos représentants locaux afin de bénéficier d'un service de proximité.

2



Contact us

To include your property in our next sales or to ask for advice, do not hesitate to contact our specialized departments directly. In the Lyon region, the South-East, the North-West of France or in Belgium, you can contact our local representatives in order to benefit from a local service.

Si vous êtes disposés à proposer à la vente un ensemble important comportant plusieurs spécialités, le département Collections particulières est à votre disposition pour coordonner votre projet.

If you are willing to offer for sale a large ensemble with several specialties, the Special Collections department is at your disposal to coordinate your project.

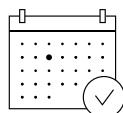
Nous sommes joignables par e-mail ou par téléphone.

We can be reached by e-mail or by phone.

Organiser un rendez-vous d'expertise

Suite à votre prise de contact et à une première analyse de votre demande, nous déterminons avec vous l'intérêt d'une vente aux enchères. Un rendez-vous s'organise afin d'avancer dans l'expertise et vous donner plus de précisions sur nos services.

3



Organize a meeting for estimate

Following your contact and a first analysis of your request, we determine with you the interest of an auction. An appointment is organized in order to advance in the expertise and to give you more details about our services.

Nos estimations et expertises sont gratuites et confidentielles. Nous déterminons ensemble toutes les conditions pour la mise en vente.

Our estimates and expertises are free and confidential. We determine together all the conditions for the sale.

Contractualiser

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

4



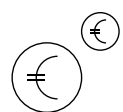
Contracting

The financial conditions (estimate, reserve price, fees) and the means allocated to the sale (promotion, transport, insurance...) are formalized in a contract. This contract can be signed during an appointment or at a distance in an electronic way.

Vendre

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

5



Sell

Each of our departments organizes 4 auctions per year as well as online sales. After the auctions are closed, the department informs you of the result and you will receive the proceeds within 4 to 6 weeks.

Comment acheter chez Aguttes ?

Buying at 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

1



Subscribe to Our Newsletter and Follow Us on Social Media

Subscribe to our newsletter and stay update about Aguttes » Highlights, receive Aguttes specialists » discoveries and e-catalogues.

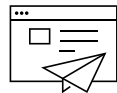
Stay informed about our upcoming auctions and daily news with our social accounts.

2 Avant la vente, demander des informations au département

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.

2



Request the Specialists Departments for Information on a Lot Prior to Sale

We will send you additional information by e-mail: condition reports, certificate of authenticity, provenance, photos...

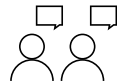
3 Échanger avec un spécialiste et voir l'objet

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.

3



Meet our specialists

We will welcome you by appointment for a private viewing.

As usual, we will invite you to the public viewing taking place a few days prior to sale.

If you are unable to attend, we will schedule a conversation or video call to discuss further.

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

4



Place Your Bid

Contact bid@aguttes.com and register to bid by phone.

Register to bid live (recommended for lots under €5,000).

Submit an Absentee Bid at bid@aguttes.com and allow the auctioneer to execute this on your behalf.

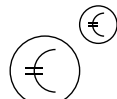
Bid in person in our saleroom.

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

5



Pay and Receive Your Property

Pay for your purchase – online ideally: by credit card or bank transfer.

Come and pick up your property or insure shipping and delivery by carrier.

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 au 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}.

Pour les MONTRES DE COLLECTION, les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants : 25%^{HT} soit 30%^{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 (42€ pour les AUTOMOBILES DE COLLECTION).

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.
- # L'adjudication du lot est HT. La TVA, aux taux en vigueur de 20%, s'ajoute à l'adjudication pour obtenir un prix TTC sur lequel est calculée la commission de vente TTC. Cette TVA est récupérable pour le professionnel français. Elle est remboursable pour un acheteur hors UE sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE ou pour un adjudicataire professionnel justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans l'État membre.

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 (42€ pour les AUTOMOBILES DE COLLECTION). 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 règlera, 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 jeudi 28 avril 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 VINS & SPIRITUEUX et MONTRE DE COLLECTION

Les achats seront à retirer sur rendez-vous, à l'étude de Neuilly-sur-Seine, à partir du mercredi 27 avril.

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 de 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 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

- 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 prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise.

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).

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



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 DE COLLECTION, 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.

For COLLECTION WATCHES, the buyers will pay, in addition to the auction price, the following fees: 25% before tax, i.e. 30% 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. (42€ for AUTOMOBILES DE COLLECTION)

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
- # The lot price is exclusive of VAT. VAT, at the current rate of 20%, is added to the auction price to obtain a price including VAT on which the sales commission is calculated. This VAT is recoverable for the French professional. It is refundable for a buyer outside the EU on presentation of proof of export from the EU or for a professional buyer who can prove an intra-Community VAT number and a document proving delivery in the Member State.

The legislator imposes strict rules for the commercial use of inert animal species. The international regulations of March 3, 1973 (CITES) requires for different annexes a correlation between the specimen and the documentation proving the origins to be lawful. This regulation transcribed in European Community law (Annexes A/B/C) in Rule 338/97 of 9/12/1996 permits commercial use of regulated specimens (CITES) upon presentation of documentation proving lawful origin; these documents for this variation are as follows:

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 Interenchères will pay, in addition to the bids and the buyers' fees, a commission of 3.6% VAT included which will be paid to the Interenchères platform. (42€ for AUTOMOBILES DE COLLECTION) 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 Thursday 28th April 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 WINE & SPIRITS and WATCH lots

Purchases can be collected by appointment at the Neuilly-sur-Seine office from Wednesday 27th April. 10-31-1510 / PEFC certified / The paper used for this catalogue comes from sustainably managed forests and controlled sources / pefc-france.org

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.

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 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.

AGUTTES

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

Aguttes Neuilly 164 bis, avenue Charles-de-Gaulle, 92200 Neuilly-sur-Seine
Aguttes Lyon Les Brotteaux, 13 bis, place Jules Ferry, 69006 Lyon
Aguttes Bruxelles 9, rue des Minimes, 1000 Bruxelles

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

Sophie Perrine
+33 (0)1 47 45 08 22 • design@aguttes.com

Art 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

Grégoire de Thoury
+33 (0)1 41 92 06 46 • thoury@aguttes.com

Mode & bagagerie

Adeline Juguët
+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 • inventaire@aguttes.com

BUREAUX DE REPRÉSENTATION

Aix-en-Provence

Adrien Lacroix
+33 (0)6 69 33 85 94 • adrien@aguttes.com

Lyon

Marie de Calbiac
+33 (0)4 37 24 24 28 • calbiac@aguttes.com

Nord-Ouest

Audrey Mouterde
+33 (0)7 62 87 10 69 • mouterde@aguttes.com

Bruxelles

Ernest van Zuylen
+32 (0)2 311 65 26 • vanzuylen@aguttes.com



1965 Citroën 2 CV SAHARA. Vendue 153 704 € en mars 2022

RENDEZ-VOUS *chez Aguttes*

AVRIL
MAI
2022

Calendrier des ventes

13.04

**GRANDS VINS
& SPIRITUEUX**

Aguttes Neuilly

20.04

**HORLOGERIE
ONLINE ONLY**

online.aguttes.com

21.04

**ART IMPRESSIONNISTE
& MODERNE**

Aguttes Neuilly

25.04

**TOUR AUTO 2022
LA VENTE OFFICIELLE**

Porte de Versailles, Paris

26.04

**BIJOUX ANCIENS
& MODERNES**

ONLINE ONLY
online.aguttes.com

27.04

**DESIGN
ONLINE ONLY**

online.aguttes.com

28.04

**ART CONTEMPORAIN
DE L'APRÈS GUERRE
À NOS JOURS**

Aguttes Neuilly

01.05

**UN PREMIER MAI
À CASSEL**

LA VENTE OFFICIELLE
Cassel

02.05

**MAÎTRES ANCIENS
ONLINE ONLY**

online.aguttes.com

05.05

**NUMISMATIQUE
ONLINE ONLY**

online.aguttes.com

10.05

**COLLECTION
MICHEL SIMÉON
UNE VIE ÉLECTRIQUE**

Aguttes Neuilly

11.05

**MOBILIER
& OBJETS D'ART**

HAUTE ÉPOQUE
Drouot Paris

12.05

**BOÎTES EN OR, ÉTUIS
& MINAUDIÈRES**

ONLINE ONLY
online.aguttes.com

17.05

**LETTRES MANUSCRITES
& AUTOGRAPHES - LIVRES
ANCIENS & MODERNES**

ONLINE ONLY
online.aguttes.com

19.05

**UN PRINTEMPS
MODERNE**

ONLINE ONLY
online.aguttes.com

ART CONTEMPORAIN

De l'après guerre à nos jours

Prochaines ventes
28 avril et juin 2022



Sol LEWITT (1927-2007)

Sans titre, 1987

Pigments sur papier, 56,5 x 56,5 cm

Provenance : Galerie Yvon Lambert, Paris

En vente le 28 avril 2022

AGUTTES

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

UN PREMIER MAI À CASSEL

LA VENTE DES DAMIERS

1^{er} mai 2022



AGUTTES

Contact : Hugo Baldy
+33 (0)7 60 78 10 18 • automobiles@aguttes.com

AUTOMOBILIA

ONLINE ONLY

Vente exclusivement en ligne
Mai 2022

Où que vous soyez,
cliquez et enchérissez
sur **online.aguttes.com**



AGUTTES
ONLINE

Contact : Clothilde Duval
+33 (0)7 64 36 18 21 • automobiles@aguttes.com

MONTRES

3 VENTES PAR AN

Prochaine vente
Juin 2022



Audemars Piguet
Vendue 58 500 € à l'occasion de la vente
officielle du Tour auto en août 2021

AGUTTES

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

VINS & SPIRITUEUX

3 VENTES PAR AN

Prochaine vente
Juin 2022



Whisky Macallan Single Highland Anniversary Malt 50 years old
Vendu 86 800 € en mars 2021

AGUTTES

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

BIJOUX & PERLES FINES

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
Juin 2022

Bague « Diamants »
Vendue 220 520 € en mars 2022



AGUTTES

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

AUTOMOBILES DE COLLECTION

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente

26 juin 2022 • La vente d'été



Reconstruite par un expert français de la marque dans les années 1990
Moteur, pont, train avant d'origine
Nombreuses participations Le Mans Classic, Grand Prix de l'Age d'Or,
Circuit des Remparts d'Angoulême, Bugatti à Monthéry...
Vendue 507 400 € en mars 2022

AGUTTES

Contact : Gautier Rossignol
+33 (0)6 16 91 42 28 • rossignol@aguttes.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION

VENTES PRIVÉES



1994 - McLaren MP4/9A – V10 3.5l Peugeot
Éligible au Formula Legends 3.5 by Peter Auto
Pilotée par le future champion du monde
Mika Hakkinen et Martin Brundle
lors de la saison 1994
L'une des plus belle F1 de tous les temps
Moteur V10 Peugeot - voiture prête à rouler

Vente Privée - Prix sur demande

*1994 - McLaren MP4/9A - V10 3.5l Peugeot
Eligible for the Formula Legends 3.5 by Peter Auto
Driven by the future world champion
Mika Hakkinen and Martin Brundle during
the 1994 season
One of the most beautiful F1 of all time
V10 Peugeot engine - ready to run*

Private Sale - Price on request

AGUTTES

Contact : Gautier Rossignol
+33 (0)6 16 91 42 28 • rossignol@agutttes.com







AGUTTES