

AGUTTES

LA VENTE DES DAMIERS

1^{er} mai 2022



OSCE





LA VENTE DES DAMIERS
UN PREMIER MAI À CASSEL

Dimanche 1^{er} mai 2022, 16h

AGUTTES



←
CAESTRE 3'
CASSEL 13'





CONTACTS POUR CETTE VENTE



Directeur de département

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



Les Damiers

Christophe Pund
+33 (0)6 07 64 77 27
lesdamiers@wanadoo.fr



Spécialiste

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



Spécialiste

Paul-Emile Coignet
+33 (0)4 37 24 24 23 • +33 (0)6 68 36 26 22
coignet@aguttes.com



Consultant

Raphaël de Serres
+33 (0)6 07 18 64 83
deserres.consultant@aguttes.com

Directeur du pôle
Art de vivre & Collections

Philippine Dupré la Tour

Administration des ventes

Clothilde Duval
+33 (0)1 47 45 91 53
duval@aguttes.com
automobiles@aguttes.com

Enchères par téléphone
Ordre d'achat

bid@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
(SVV 2002 - 209)

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

SELARL Aguttes & Perrine
Commissaire-priseur judiciaire

LA VENTE DES DAMIERS

UN PREMIER MAI À CASSEL

Vente aux enchères

Galerie des Damiers
2518, route de Steenvoorde, 59670 Cassel

Dimanche 1^{er} mai 2022, 16h

Commissaire-priseur habilité :
Sophie Perrine

Exposition sur rendez-vous

Vendredi 29 avril : 14h - 19h

Samedi 30 avril : 10h - 19h

Dimanche 1^{er} mai : 9h - 12h



Cliquez et enchérissez sur **aguttes.com**

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

Aguttes Neuilly

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



ÉDITO

Nos parcours se ressemblent mais quelques années les séparent. Nos compétences ne sont pas les mêmes mais une seule et même passion nous anime. Christophe est un chasseur d'histoire, il est parfois habité, entêté aussi et c'est justement grâce à cela qu'il arrive à dénicher des trésors. Son monde me fait rêver depuis tant d'années, comprenez par là l'univers qu'il a su créer avec sa Galerie des Damiers. Certains appelleront ça du bazar quand moi j'y vois des merveilles, de la vie, du génie ! Son goût et son amour de l'objet sont à l'image de sa générosité. Rappelez-vous Cambouis sur Canal Jimmy, j'avais 14 ans et déjà cette chaîne de mon téléviseur m'intéressait plus que toutes les autres chaînes réunies grâce à l'émission qu'il animait. Aujourd'hui, bien entourés et aidés par son épouse Valérie, ses enfants, Joséphine, Anne-Constance, Victor et quelques amis, son Premier Mai à Cassel est devenu une balise dans notre calendrier pour échanger, conduire, admirer, découvrir et profiter. Cela faisait un moment que nous discussions de ce projet commun. Quand j'ai quitté Peter Auto en 2015, huit ans après mes débuts au Mans Classic, au Tour Auto ou Chantilly Arts & Elegance, puis quand j'ai rejoint Aguttes en 2016, nous en parlions déjà. Peut-être m'a-t-il regardé du coin de l'œil en observant l'évolution que je donnais (bien aidé de Hugo, Paul-Emile, Clothilde, Raphaël et Augustin) au département *Aguttes on Wheels*... Dans ce métier qui est le mien depuis 6 ans, j'avoue attacher plus d'importance à la personne qui se cache derrière l'objet, que pour l'objet en lui-même. Bien sûr, mon père m'a transmis sa passion pour les voitures rouges et la course automobile qu'il pratiquait assidument, mais au fond, je me souviendrai trente ans après de rencontres, de découverte, de surprises et de moments improvisés... Mon premier Premier Mai en fait partie ! Au fond, nos passions sont plurielles, dévorantes mais existentielles et si l'un de nous s'y perd, cela ne fera qu'une occasion de plus de se retrouver !

Our backgrounds are similar but a few years apart. Our skills are not the same, but we are driven by the same passion. Christophe is a history hunter, he is sometimes inhabited, stubborn too and it is precisely because of this that he manages to unearth treasures. His world has made me dream for so many years, understand by this the universe he has created with his Galerie des Damiers. Some would call it a mess, but I see wonders, life, genius! His taste and his love of objects are the image of his generosity. Remember Cambouis on Canal Jimmy, I was 14 years old and already this channel of my television interested me more than all the other channels put together thanks to the show he was hosting. Today, well surrounded and helped by his wife Valerie, his children, Josephine, Anne-Constance, Victor and some friends, his First May in Cassel has become a beacon in our calendar to exchange, drive, admire, discover and enjoy. We had been discussing this joint project for some time. When I left Peter Auto in 2015, eight years after my debut at Le Mans Classic, the Tour Auto or Chantilly Arts & Elegance, and then when I joined Aguttes in 2016, we were already talking about it. Perhaps he looked at me out of the corner of his eye as he observed the evolution I was giving (well helped by Hugo, Paul-Emile, Clothilde, Raphaël and Augustin) to the Aguttes on Wheels department... In this job which has been mine for the last 6 years, I admit to attaching more importance to the person behind the object, than to the object itself. Of course, my father gave me his passion for red cars and motor racing, which he practiced assiduously, but deep down, I will remember thirty years later meetings, discoveries, surprises and improvised moments... My first May Day is one of them! Basically, our passions are multiple, devouring but existential and if one of us gets lost in them, it will only be one more opportunity to meet again!

Gautier Rossignol



Merci de noter que les véhicules sont vendus en l'état.

Une exposition publique préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours permettra aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des véhicules mis en vente. Nous recommandons aux enchérisseurs de prendre contact avec la maison de ventes afin de recevoir un rapport de condition et de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicule.

Cf. conditions générales de vente en fin de catalogue.

Please note that the vehicles are sold as is.

A public viewing prior to the sale will take place over a number of days to allow bidders to view the condition of the vehicles for sale. We recommend that bidders contact the auction house in order to receive a condition report and to take note of the documents relating to each vehicle.

See general terms and conditions of sale at the end of the catalogue.

INDEX

AC – 16/70 CABRIOLET – 1938	21	RENAULT – MONOPLACE ARTISANALE – 1955	17
ALFA ROMEO – 6C 2500 S FRESCIA D'ORO – 1950	22	RENAULT – 1000 KG « AVIA MOTOR OIL » CARROSSERIE LE BASTARD – 1958	44
ALPINE – A110 COMPÉTITION USINE 1440 EX ANDRUET/TODT/NICOLAS – 1968	37	ROLUX – BABY VB59 – 1948	13
ANSALDO – TIPO 15 GS BERLINA LOTTI – 1930	23	SIATA – 300 BC BARCHETTA BERTONE – 1952	26
BRD - MARCH – MONOPLACE M792 F2 – 1983	36	SIMCA BARTHE – 1953	28
BÜSSING – PORTEUR SERVICE COURSE – 1962	43	SMITH – MONOPLACE F2 – 1957	33
CADILLAC – SÉRIE 62 BLINDÉE – 1955	20	STEYR-PUCH – HAFLINGER 700 AP 4X4 SÉRIE 2 – 1969	45
CITROËN – 2 CV – BARQUETTE COMPÉTITION ALUMINIUM – 1956	16	TECNO – MONOPLACE FORMULE FRANCE FP110 EX ROGER DUBOS – 1971	35
COOPER – T59 MK III F1 – CLIMAX 1500 – 1963	34		
DE TOMASO – VALLELUNGA – 1964	38	ET AUSSI	
DE TOMASO – GUARA SPIDER – 1994	39	BOÎTE DE VITESSES PRÉSELECTIVE ARMSTRONG SIDDELEY POUR RILEY	10
ELVA – MK1/B SPORTS RACER – 1955	30	CARROSSERIE DEVIN	12
FERRY – 750 SPORT – 1955	27	ÉPAVES DE MICROMILLS	5
GLAS GOGGOMOBIL – TS 250 COUPÉ – 1966	14	LOT DE BOÎTES DE VITESSES BRISTOL	8
H.R.G. – 1500 AERODYNAMIC – 1947	24	LOT DE MINIMOTOS YAMAHA TY 80	2
HEMA – BERLINETTE MTH – 1973	18	LOT DE MOTOS ET PIÈCES MORINI	3
HONDA – Z 600 – 1971	15	LOT DE PIÈCES AC ET BRISTOL	9
JAGUAR – TYPE E ROADSTER 3.8 SÉRIE 1 EX SYLVAIN GARANT – 1962	40	MONOPLACE À MOTEUR POUR ENFANT 1955	4
LOTUS – X BRISTOL – 1955	31	MOTEUR BRISTOL	6
O.S.C.A. – TIPO S – 1958	29	MOTEUR BRISTOL	7
OMEGA-SIX – COMPÉTITION 3 LITRES CHÂSSIS COURT – 1928	25	MOTEUR HISPANO-SUIZA V12 AVIATION	11
PANHARD – DYNAMIC 140 X77 – 1938	19	SCOOTER CORGI PARATROOPER	1
RACER 500-3 – MONOPLACE VIOLET-NORTON – 1960	32		



Circa 1954 CORGI PARATROOPER

Vendue sans titre de circulation

Version civile du Welbike utilisé
par les parachutistes pendant
la Seconde Guerre mondiale

Moteur 2-temps 80 cm³
27 050 exemplaires
Deux-roues mythique

À restaurer

Sold without registration title

*Civilian version of the Welbike used
by paratroopers during World War II*

*2-stroke 80 cm³ engine
27 050 examples
Mythical two-wheelers*

To be restored

800 – 1 200 €



Circa 1978
YAMAHA TY MINI 80

Vendues sans titre de circulation

Moto de trial iconique

Seulement 55 kg

Version 80 cm³ destinée aux enfants

Monture idéale pour initiation au trial

Lot de deux motos à restaurer

Sold without registration title

Iconic trial bike

Only 55 kg

80 cm³ children version

Ideal frame to begin trial riding

Set of 2 motorbikes to restore

800 – 1 200 €



MOTOS MORINI 125

Lot de deux motos à restaurer
Vendu avec des moteurs supplémentaires
et pièces détachées
Ex collection Lambert

Type : IGM-1068-OM
Cadre n° 36635

Type : 125 CHS 1979
Carte grise française
Cadre n° 4368

*Morini 125 motorcycles
Ex Lambert collection*

*Set of 2 motorcycles to restore
Sold with additional engines and spare parts*

*Type : IGM-1068-OM
Frame n°36635*

*1979 - Type : CHS 125
French registration title
Frame n°4368*

800 – 1 200 €





Circa 1955 JOUET À MOTEUR

Construction artisanale à moteur pour enfant
Carrosserie en tôle sur châssis tubulaire,
patine inimitable
Look Maserati 250 F ou Ferrari 500 F2
Idéal pour Little Big le Mans

Provenance : collection Delbreil-Berges

*Handcraft motorised construction for children
Metal sheet body on tubular frame,
inimitable patina
Maserati 250 F or Ferrari 500 F2 look
Ideal for Little Big le Mans*

Provenance: Delbreil-Berges collection

10 000 – 15 000 €





Circa 1950 MICROMILS

Voitures de course vendue sans titre
de circulation

Lot de deux épaves sans moteur
Formule française des célèbres Midgets
américains

Spectacles très populaires dans les années
1950, avec de grands pilotes invités

Course sur terre ou sur piste (vélodromes)
Moteurs d'origine absents (Indian
ou Harley-Davidson 1200)

Competition cars, sold without registration title

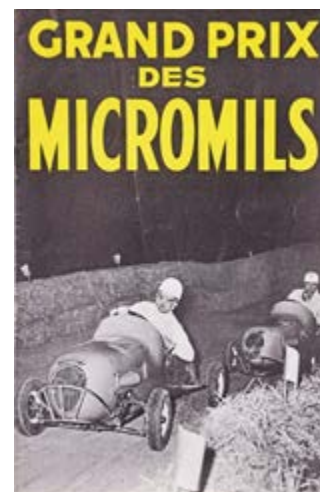
Set of two barn finds without engines

French version of the famous American Midgets

*Very popular shows in the 1950s, with famous
guest drivers*

*Land or track racing (velodromes)
Original engines not present (Indian
or Harley-Davidson 1200)*

1 000 – 2 000 €





°MOTEUR BRISTOL

Numéro de série 4124

Plaque cache culbuteur 100C2-4124,
bloc 100C2

Moteur refait dans les années 1990
par Racing Diffusion

Restauré en configuration 100D2

Jamais mis en route depuis sa restauration

Moteur d'origine de BEX120 - 3^e AC construite,
ayant couru au 12 Heures de Reims 1958 et lors
de la Coupe des Alpes 1958

Serial number 4124

*Rocker arm cover plate 100C2-4124, block
100C2*

*Engine rebuilt in the 1990s by Racing Diffusion
Restored to 100D2 configuration
Never started since its restoration*

*Original BEX120 engine - 3rd AC built, raced
at the 1958 Reims 12 Hours and the 1958
Coupe des Alpes*

15 000 – 25 000 €

07



°MOTEUR BRISTOL

Numéro de série 989
Plaque cache culbuteur 100A-3112,
bloc 100D2
Moteur refait dans les années 1990
par Racing Diffusion
Restauré en configuration 100D2
Jamais mis en route depuis sa restauration

*Serial number 989
Rocker arm cover plate 100A-3112, block
100D2
Engine rebuilt in the 1990s by Racing Diffusion
Restored to 100D2 configuration
Never started since its restoration*

15 000 – 25 000 €



°BOÎTES DE VITESSES BRISTOL

Lot de trois boîtes de vitesses Bristol

Vendues dans l'état

Deux boîtes Bristol 2 Litre BWCR 12, dont une avec overdrive

Une boîte démontée Bristol 405 BWCR 11

On y joint un tunnel de transmission en fibre

Set of three Bristol gearboxes

Sold as is

Two Bristol 2 Litre BWCR 12 gearbox, one with overdrive

A dismantled Bristol 405 BWCR 11 gearbox

A fibre transmission tunnel is included

4 000 – 7 000 €

Sans réserve - No reserve



°LOT DE PIÈCES AC ET BRISTOL

Triangles suspension AC
 Supports moteur AC
 Reniflard d'huile Bristol
 Collecteur d'échappement AC Bristol
 Boîte à air Bristol
 Barres de torsion AR Bristol
 Lames de ressort AC
 Couple conique ENV 12/47
 Etc.

*AC suspension parts
 AC engine mounts
 Bristol oil breather
 AC Bristol exhaust manifold
 Bristol air box
 Bristol rear torsion bars
 AC leaf springs
 Bevel gear ENV 12/47
 Etc.*

2 000 – 4 000 €
 Sans réserve - No reserve



°BOÎTE DE VITESSES ARMSTRONG-SIDDELEY POUR RILEY

Boîte de vitesses préselective
 Marque Armstrong-Siddeley pour Riley
 Numéro de série 201331
 Cloche présente
 Vendu avec une colonne de direction
 et quelques pièces

*Preselective gearbox
 Armstrong-Siddeley for Riley
 Serial number 201331
 Bell present
 Sold with a steering column and some parts*

800 – 1 200 €
 Sans réserve - No reserve



Circa 1934

HISPANO-SUIZA « MOTEUR CANON » V12 TYPE 12XCRS

Numéro de série 482101

Moteur aviation à pistons conçu au début
des années 1930

V12 à 60° et refroidissement liquide

Notamment monté sur Morane-Saulnier 325
ou Dewoitine D.500

Poids 380 kg, régime 2600 t/min

Idéal projet automobile, aviation,
ou en élément de décoration

Serial number 482101

*Aviation piston engine designed in the early
1930's*

60° V12 and liquid cooling

*Particularly mounted on Morane-Saulnier 325
or Dewoitine D.500*

Weight 380kg, 2600 rpm

*Ideal for automotive and aviation projects,
or as a decorative element*

40 000 – 50 000 €



Circa 1957
CARROSSERIE DEVIN

Vendue sans titre de circulation

Carrosserie fibre adaptable sur un grand nombre de châssis

Modèle de 2,20 m d'empattement

Ligne racée typique des années 1950

Laissez libre cours à votre imagination et vos envies

Sans châssis ni mécanique

Sold without registration title

Fiber bodywork adaptable to a wide range of chassis

2.20 m wheelbase model

Typical 1950's design

Give free rein to your imagination and your desires

No chassis or mechanics

8 000 – 12 000 €



1948 ROLUX BABY VB59

Carte grise française de collection
Châssis n° 25185

Micro car française d'après-guerre
Carrosserie en acier sur châssis tubulaire
Monocylindre Ydral deux temps de 175 cm³
Faible production, rare sur le marché
Restauration ancienne, dans son jus

*French historic registration paper
Chassis n°25185*

*Post-war French microcar
Steel bodywork on tubular frame
Ydral two-stroke single cylinder 175 cm³ engine
Low production, rare on the market
Old restoration, in its original state*

10 000 – 15 000 €



1966 GLAS GOGGOMOBIL TS 250 COUPÉ

Carte grise française de collection
Châssis n° 02257938

Célèbre microcar allemande
66 511 exemplaires fabriqués
Bicylindre deux temps de 247 cm³
Élégante combinaison de couleur
Bon état de conservation

*French historic registration title
Chassis n°02257938*

*Famous German microcar
66,511 units produced
247 cm³ two-stroke cylinder
Elegant colour combination
Great condition*

10 000 – 15 000 €



1971 HONDA Z600

Carte grise française
Châssis n° 1018329

Look *seventies* inimitable
Moteur bicylindre 598 cm³, technologie Honda
Voiture vive et attachante
Rare à la vente
Bon état général

French registration title
Chassis n°1018329

Inimitable seventies look
598 cm³ twin-cylinder engine, Honda technology
Lively and engaging car
Rare for sale
Good condition

8 000 – 10 000 €



1956 °CITROËN 2 CV BARQUETTE COMPÉTITION

Voiture de compétition vendue
sans titre de circulation

Incroyable fabrication américaine
Carrosserie aluminium sur châssis tubulaire
Mécanique de Citroën 2 CV
A couru en période aux USA, notamment
en SCCA à Riverside, Pomona et Santa
Barbara en 1957, contre des Panhard, Crosley,
Lotus, Porsche, Osca...
Voiture unique, look fantastique

Competition car, sold without registration title

Incredible American creation

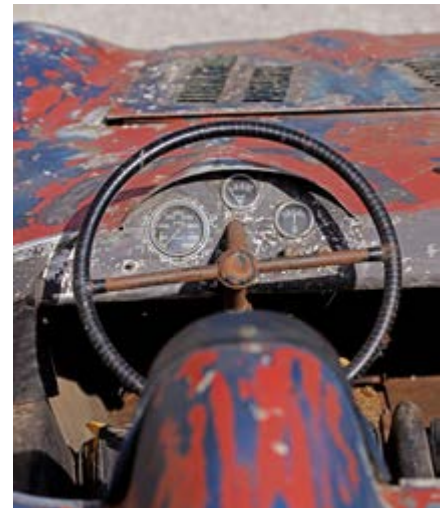
Aluminium body on tubular frame

Citroën 2 CV mechanics

*Raced in period in USA, notably in SCCA
at Riverside, Pomona and Santa Barbara
in 1957, against Panhard, Crosley, Lotus,
Porsche, Osca...*

Unique car, fantastic look

60 000 – 80 000 €





Circa 1955 °MONOPLACE RENAULT

Voiture de compétition vendue
sans titre de circulation

Construction artisanale

Année de fabrication inconnue

Châssis tubulaire, carrosserie tôle

Mécanique et trains roulants de Renault 4 CV

Look incroyable

Competition car, sold without registration title

Artisanal construction

Unknown year of manufacture

Tubular frame, metal sheet bodywork

Renault 4 CV mechanics and running gear

Incredible look

10 000 – 15 000 €





Circa 1973 HEMA BERLINETTE MTH

Vendue sans titre de circulation

Intéressante berlinette conçue par Henri Mayeur
Châssis poutre et carrosserie en fibre,
à l'époque vendus en kit
Moteur R8 Gordini 1300 (absent)
Ensemble léger et performant
Superbe projet de restauration

Sold without registration title

*Interesting berlinette designed by Henri Mayeur
Beam frame and fibre bodywork, at the time
sold as a kit
R8 Gordini 1300 engine (missing)
Lightweight, high performance package
Superb restoration project*

10 000 – 20 000 €





1938 PANHARD DYNAMIC 140 X77

Carte grise française
Châssis n° 222086

Voiture en état d'origine
Première voiture française de luxe
à coque autoporteuse
Moteur 6-cylindres sans soupapes
licence Knight
Poste de conduite central
Histoire militaire émouvante

*French registration title
Chassis n°222086*

*Original condition
First French luxury car with self-supporting body
6-cylinder engine without valves,
Knight licence
Central driving position
Touching military history*

5 000 – 8 000 €



1955 CADILLAC SÉRIE 62 BLINDÉE

Vendue sans titre de circulation
Chassis n°55-6287093

Émouvante *sleeping beauty*
Vraisemblablement commandée
pour Juan Perón
Blindage signé Hess & Eisenhardt,
avec support de fusil !
Équipée du V8 331 ci de 250 ch
Historique connu, en France depuis 2000

Sold without registration title
Chassis n°55-6287093

Touching sleeping beauty
Presumably commissioned for Juan Perón
Hess & Eisenhardt armour, with gun mount!
Equipped with the V8 331 ci of 250 hp
Known history, in France since 2000

15 000 – 20 000 €



1938 °AC 16/70 CABRIOLET

Carte grise française de collection
Châssis n° L641W

Avant-guerre de grande qualité,
firme prestigieuse
Moteur mythique 6-cylindres 2 l
à trois carburateurs
Bel état général de présentation
et de fonctionnement
Première des cinq versions *Special Wide
Track 4/5 Seat Drophead Coupés*
Historique connu depuis les années 1980

*French historic registration title
Chassis n°L641W*

*High quality pre-war, prestigious company
Mythical 6-cylinder 2 l engine with three
carburetors
Good general condition and working order
First of five Special Wide Track 4/5 Seat
Drophead Coupés
History known since the 1980's*

50 000 – 70 000 €





1950 °ALFA ROMEO 6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO

Attestation FFVE

Châssis n°916671

Modèle rarissime

Incarnation du prestige Alfa Romeo

Éligible aux Mille Miglia

Restauration ancienne de qualité

Estimation attractive

FFVE certificate

Chassis n°916671

Rare model

Embodiment of Alfa Romeo prestige

Eligible for the Mille Miglia

High quality antique restoration

Attractive estimate

150 000 – 250 000 €

Entamée en 1939, la production de l'Alfa Romeo 6C 2500 s'inscrit dans la continuité du savoir-faire et de l'esprit automobile italien par excellence grâce à des ingénieurs de talent, dont le célèbre Vittorio Jano. Mais également à des carrossiers aussi réputés que Farina, Touring, Zagato, Ghia et Castagna. Déclinée en plusieurs versions allant des luxueuses berlines 5-places et limousines 6/7-places à des modèles plus sportifs, berlinettes, cabriolets et spiders, la 6C 2500 se révèle à l'époque d'une grande polyvalence, s'imposant aussi bien dans les plus prestigieux concours d'élégance qu'à l'occasion de compétitions sur route et sur piste.

L'Alfa-Romeo 6C 2500 Sport Freccia d'Oro (flèche d'or) fut la première voiture de l'après-guerre construite et commercialisée par la firme milanaise. Carrossée en interne, mais fortement influencée par le style Touring, ce nouveau Coupé 4/5-places se caractérise également par une silhouette moderne « deux volumes » à queue arrondie surnommée Gobbone (grande bosse). Comme cela est encore de tradition chez Alfa Romeo, le poste de conduite est à droite. Les Freccia sont équipées du 6-cylindres de 2 443 cm³ à double arbre à cames en tête développant 90 ch qui permettait d'atteindre 155 km/h. Elles furent commercialisées de 1947 à 1952. En six ans, un peu moins de 2 200 exemplaires sortirent des usines de Portello, dont seulement 680 en version Freccia d'Oro.

Il n'en resterait actuellement que 56 unités dans le monde. Preuve de leurs excellentes performances et de leur fiabilité à toute épreuve, elles se sont illustrées à l'occasion de la première édition de la Carrera Panamericana courue au Mexique en 1950. La Freccia d'Oro est une véritable icône de style, parmi les plus belles voitures de tous les temps. Elle incarne l'ultime chapitre de l'une des Alfa Romeo les plus prestigieuses et la fin de l'âge d'or de la marque.

L'exemplaire de la collection Anna-Lisa a été livré neuf le 22 janvier 1951 à son premier propriétaire italien, Constantini Sevilli, qui la conserva durant 37 ans. Les différents actes de propriété dont nous disposons font état de sa vente le 21 novembre 1988 à messieurs Amilcare Spinapolicce et Pietro Piacquadio. Cette Freccia d'Oro est ensuite acquise par Giuseppe Pappalardo le 23 septembre 1992, puis par un quatrième propriétaire le 11 mars 1994 avant de rejoindre la collection Anna-Lisa le 1^{er} juillet 2019. Elle se présente complète, en bon état général, intérieur et extérieur et sa mécanique est fonctionnelle. Son compteur affiche 44 021 km. Notons qu'elle n'arbore plus sa couleur d'origine Rosso Amarantho conservée jusque dans les années 1990. Cette Alfa Romeo rarissime pourrait rester en l'état ou constituer un superbe projet de restauration qui redonnerait tout son brio à cette ambassadrice des grandes heures de la marque milanaise.



Started in 1939, the production of the Alfa Romeo 6C 2500 is in the continuity of the know-how and Italian automotive spirit thanks to talented engineers, including the famous Vittorio Jano, but also to body builders as famous as Farina, Touring, Zagato, Ghia and Castagna. Available in several versions ranging from luxurious 5-seater sedans and 6/7-seater limousines to sportier models, sedans, cabriolets and spiders, the 6C 2500 proved to be extremely versatile at the time, winning prizes in the most prestigious elegance competitions as well as road and track events.

The Alfa-Romeo 6C 2500 Sport Freccia d'Oro (Golden Arrow) was the first post-war car built and marketed by the Milanese firm. The attachment system of its bodywork was modified. It is no longer bolted, but welded to the frame rails. The new 4/5-seater coupe is built in-house, but strongly influenced by Touring designs. It is also characterized by a modern "two-volume" silhouette with a rounded tail called Gobbone (big hump). As is still traditional with Alfa Romeo, the driver's seat is on the right. The Freccia d'Oro were assembled by Carrozzeria Alfa and equipped with a 90 hp engine that allowed to reach 155 km/h. The first examples were sold from 1947 until 1952. In those six years, just under 2,200 examples of the elegant 6C 2500 sedan were produced in Portello, of which only 680 were Freccia d'Oro models.

There are currently only 56 of these cars left in the world. As proof of their excellent performance and reliability, the Freccia d'Oro were the stars of the first edition of the famous and tough Carrera Panamericana in Mexico in 1950. Piero Taruffi finished in 4th place and Bonni-Bonetto in 8th place. The Freccia d'Oro is a true style icon, among the most beautiful cars of all time. It represents the final chapter of one of the most prestigious Alfa Romeos and the end of the golden age of the brand.

The car in the Anna-Lisa collection was delivered new on the 22nd of January 1951 to its first Italian owner, Constantini Seville, who kept it for thirty-seven years. The various deeds of ownership we have at our disposal mention its sale on the 21st of November, 1988 to Amilcare Spinapolice and Pietro Piacquadio. This Freccia d'Oro was then acquired by Giuseppe Pappalardo on the 23rd of September, 1992, then by a fourth owner on the 11th of March, 1994 before joining the Anna-Lisa collection on the 1st of July, 2019. It is presented complete, in good general condition, interior and exterior, with its engine to be restarted. Its odometer shows 44,021 km. Note that it no longer sports its original Rosso Amaranto color that was kept until the 1990s. This rare Alfa Romeo is a superb project to be left as is, or for a complete restoration that would give back all its brilliance to this ambassador of the most beautiful hours of the brand.







1930 °ANSALDO 15 GS BERLINA LOTTI

Attestation FFVE

Châssis n° 151001

Marque éphémère et recherchée
Moteur noble et performant
Carrosserie Lotti exceptionnelle et unique
Voiture fraîche sur le marché et en concours d'élégance
Occasion unique d'acquérir un monument de l'industrie automobile italienne

FFVE certificate

Chassis n°151001

*Short-lived and sought-after brand
Noble and powerful engine
Exceptional and unique Lotti bodywork
Fresh car on the market and in concours d'élégance
Unique opportunity to acquire a monument of the Italian car industry*

40 000 – 60 000 €

Jusqu'aux années 1920, l'usine Ansaldo, installée à Turin, est spécialisée dans l'industrie lourde, et notamment dans la fabrication de matériel d'artillerie, d'avions et de moteurs aéronautiques. D'où le logo de la marque, fait comme Hotchkiss en France, de deux canons croisés. Comme beaucoup d'entreprises s'étant développées pour répondre à l'effort de guerre pendant le premier conflit mondial, Ansaldo cherche de nouveaux débouchés pour continuer à alimenter ses chaînes de production. Comme Citroën et beaucoup de constructeurs, la firme opte pour l'automobile, en plein essor. C'est ainsi que la A4 voit le jour à la fin de l'année 1919. Son moteur 4-cylindres 1,8 l à arbre à cames en tête se montre performant, mais la voiture est lourde et la boîte 3-vitesses n'aide pas. Sans parler de la crise économique et politique italienne... Et de la faillite de la banque qui détient la majeure partie des actions de la marque. Bref, la commercialisation de l'A4 est un échec. En 1923, la A4 améliorée devient 4C, secondée dans la gamme par l'6A, une nouveauté à moteur 6-cylindres 2 l. Rapidement épaulées par des versions sportives 4CS et 6AS, avec des moteurs plus poussées et des accessoires à l'avenant, comme des roues fils. La marque a ensuite du mal à se renouveler, et ce ne sont pas les populaires Type 10, 14 et 15, construit sur des châssis au dessin très utilitaire, qui aident à la bonne santé des finances.

Ultime soubresaut héroïque : la présentation en 1928 de la 15 GS qui, avec une inédite et sublime culasse à double arbre à cames en tête, permet au 4-cylindres maison de développer 60 ch. Les deux modèles suivants, Type 2 8-cylindres et Type 18 6-cylindres, sortis en pleine crise de 1929 finissent de précipiter la firme de Turin vers une inéluctable faillite...

La voiture que nous vous présentons, issue de l'incontournable collection Anna-Lisa, est exceptionnelle à plus d'un titre. C'est tout d'abord l'une des rarissimes survivantes de cette marque confidentielle, et l'une des encore plus rares 15 GS encore existantes. Avec son moteur à double arbre à cames en tête digne des meilleures productions du moment, notre sportive 15 GS eut aussi la chance de recevoir une sublime carrosserie légère signée Lotti. Si ce carrossier florentin est aujourd'hui méconnu, ce fuit pourtant l'un des « habilleurs » attitrés des châssis Ansaldo et Nazzaro et – surtout – l'inventeur d'une caisse légère sur armature acier (*exit* la traditionnelle ossature bois), mix des procédés Weymann et Superleggera Touring bien plus tardifs. Selon un courrier daté de 1991 et émanant de la Carrozzeria Lotti, cette voiture est unique...



Restaurée fin des années 1980 début des années 1990 (factures de chez Lecoq pour la carrosserie !), cette exceptionnelle auto fut également inscrite au très couru Concours d'élégance Louis Vuitton – Automobiles Classiques, en 1991, à Bagatelle. Jamais vue depuis, et demandant une remise en route facile, cette Tipo 15 GS berline légère Lotti ne demande qu'à rouler, et être présentée dans les plus beaux événements classiques, où elle ne manquera pas de susciter l'attention des plus fins connaisseurs.



Until the 1920s, the Ansaldo factory in Turin specialised in heavy industry, particularly in the manufacture of artillery equipment, aircraft and aeronautical engines. Hence the brand's logo, made like Hotchkiss in France, of two crossed cannons. Like many companies that had developed in response to the war effort during the First World War, Ansaldo looked for new outlets to continue to feed its production lines. Like Citroën and many other manufacturers, the firm opted for the booming automobile industry. This is how the A4 came into being at the end of 1919. Its 1.8-litre 4-cylinder engine with overhead camshaft proved to be powerful, but the car was heavy and the 3-speed gearbox did not help. Not to mention the Italian economic and political crisis... and the bankruptcy of the bank that owned most of the brand's shares. In short, the marketing of the A4 was a failure. In 1923, the improved A4 became the 4C, seconded in the range by the 6A, a novelty with a 2-litre 6-cylinder engine. These were soon joined by the sporty 4CS and 6AS versions, with more advanced engines and accessories such as wire wheels. The brand then struggled to renew itself, and it was not the popular Type 10, 14 and 15, built on very utilitarian chassis, that helped its finances. The last heroic effort was the introduction in 1928 of the 15 GS, which, with a new and sublime double overhead camshaft cylinder head, allowed the in-house 4-cylinder engine to develop 60 hp.



The next two models, the Type 2 8-cylinder and Type 18 6-cylinder, were released in the midst of the 1929 crisis and ended up pushing the Turin firm towards inevitable bankruptcy...

The car we are presenting, from the unmissable Anna-Lisa collection, is exceptional in many ways. First of all, it is one of the very few survivors of this confidential brand, and one of the even rarer 15 GS still in existence. With its double overhead camshaft engine worthy of the best productions of the time, our 15 GS sports car was also lucky enough to receive a sublime light bodywork by Lotti. If this Florentine coachbuilder is not well known today, he was one of the regular "dressers" of Ansaldo and Nazzaro chassis and - above all - the inventor of a light body on steel frame (no more traditional wood frame), a mix of the much later Weymann and Superleggera Touring processes. According to a letter dated 1991 from Carrozzeria Lotti, this car is unique... Restored at the end of the 1980s and beginning of the 1990s (invoices from Lecoq for the bodywork!), this exceptional car was also entered in the highly sought-after Louis Vuitton Concours d'élégance – Automobiles Classiques, in 1991, at Bagatelle. Never seen since, and requiring an easy restart, this Lotti Tipo 15 GS light sedan is just waiting to be driven and presented in the most beautiful classic events, where it will not fail to attract the attention of the most discerning connoisseurs.





1947

H.R.G. 1500 AERODYNAMIC

Carte grise française de collection
Châssis n°W.106

Une des 45 HRG *Aerodynamic* construites
Historique richement documenté
Sports car britannique emblématique
Moteur Singer 1500 facile et performant
Très bel état de présentation
et de fonctionnement

French historic registration title
Chassis n°W.106

One of the 45 HRG Aerodynamic built
Richly documented history
Iconic British sports car
Easy and powerful Singer 1500 engine
Very nice presentation and working condition

100 000 – 130 000 €

HRG Engineering Company, également connue sous le nom de HRG, était un constructeur automobile britannique basé à Tolworth, dans le Surrey. La marque est fondée en 1936 par le Major Edward Halford, accompagné de Guy Robins et Henry Ronald Godfrey, qui choisissent de baptiser cette marque de leurs initiales. En 1938, la société annonce un modèle 1 100 cm³ à l'empattement plus court dans lequel figure un moteur à arbre à cames en tête. Si la Seconde Guerre Mondiale interrompt momentanément la production, les dirigeants ont à la Libération déjà l'ambition de proposer une voiture plus performante, et surtout plus moderne à leur clientèle rigoureuse. Reprenant les châssis et moteurs de leur gamme des années 1930, HRG lance la production de l'*Aerodynamic*, l'un des modèles les plus aboutis de leur courte histoire. 241 HRG verront le jour, dont seulement 45 en version 1500 *Aerodynamic* ! Aujourd'hui, on estime qu'une vingtaine seulement ont survécu, et que beaucoup d'entre-elles n'ont plus leur carrosserie d'origine.

La HRG W106 ici présentée bénéficie d'un historique parfaitement documentée par Ian Dussek, historien spécialiste de la marque et directeur du club HRG ! De nombreuses factures, photos, lettres et documents historiques attestent de la vie passionnante de cette voiture et seront inclus dans le dossier de vente.

Le châssis W106 sort de l'usine le 10 avril 1947, équipé du moteur 1500 Singer. Il fait partie des 31 *Aerodynamic* produites cette année-là. Son premier propriétaire, un certain M. Hartford, résidant à Fawley, la vend par la suite par le biais de W.M. Couper Ltd de St. Albans. C'est en 1963 qu'on retrouve sa trace, alors propriété de David Cheetham. L'état de la voiture, alors peinte en blanc, témoigne d'une vie bien remplie. Elle est ensuite achetée par Mickael Mc Neill qui entreprend une restauration au plus proche de son état d'origine. L'*Aerodynamic* est alors repeinte dans sa teinte d'origine, un vert anglais BRG typique des automobiles de course de son époque. Il participe à des événements et rassemblements tel que le Griffith Formula for Historic Cars en 1967 sous le même n° de châssis W106. La voiture possède alors l'immatriculation *HRO 36*. M. Mc Neill entamera une longue correspondance avec M. Ian Dussek et certains autres spécialistes afin de reconstituer l'historique de son auto, avant de rejoindre le HRG Club créée en 1960. Il la possède des années 1960 à 1970 mais doit s'en séparer avec regret car... sa petite fille tient pas à l'arrière. Il écrit le 9 mai 2014 à son propriétaire, un professeur d'Université passionné de mécanique et d'aviation habitant non loin de chez lui pour se remémorer ses belles années et le rencontrer.



Dans les années 1990, M. Mahany, de Roundwood Ltd. restauration à Harpenden entreprend une restauration majeure de la W106, alors rouge. Un important dossier de photos suit les étapes de la restauration pour la remettre dans sa configuration d'origine verte.

L'actuel propriétaire, un connaisseur français, l'achète en 2017. Amateur avisé, il roule régulièrement le week-end et gardera toujours la voiture dans un bel état. Lors de notre essai, nous avons été impressionné par le confort de conduite de cette voiture si singulière.

HRG Engineering Company, also known as HRG, was a British car manufacturer based in Tolwort, Surrey. The brand was founded in 1936 by Major Edward Halford, along with Guy Robins and Henry Ronald Godfrey, who decided to name the brand by their initials. In 1938, the company announced a 1.100 cc model with a shorter wheelbase and an OHC engine. Although the Second World War temporarily interrupted production, the directors already had the ambition to offer a more powerful and, above all, more modern car to their demanding customers. Using the chassis and engines from their 1930s range, HRG launched production

of the Aerodynamic, one of the most elaborate models in their short history. 241 HRGs were produced, of which only 45 were built as the 1500 Aerodynamic version ! Today, it is estimated that only 20 of them have survived, and that many of them do not have their original bodywork anymore.

The HRG W.106 presented here benefits from a perfectly documented history by Ian Dussek, historian specialist of the brand and director of the HRG club! Many invoices, photos, letters and historical documents attest to the exciting life of this car and will be included in the sale file. The W.106 chassis leaves the factory on April 10, 1947, equipped with the 1500 Singer engine. It was one of the 31 Aerodynamics produced that year. Its first owner, a Mr Hartford, living in Fawley, sold it later through W.M. Couper Ltd of St. Albans. It was in 1963 that it was traced back to David Cheetham. The condition of the car, painted white at the time, shows a well-lived life. It was then bought by Michael Mc Neill who undertook a restoration as close as possible to its original condition. The Aerodynamic was repainted in its original color, an English BRG green typical of the racing cars of its time. It participates in events and meetings such as the Griffith Formula for Historic Cars in 1967 under the same chassis number W.106. The car had the registration HRO 36. Mr Mc Neill began a long correspondence



with Mr Ian Dussek and some other specialists in order to trace the history of his car, before joining the HRG Club created in 1960. He owns it from the 1960's to the 1970's but has to sell it with regret because... his little daughter doesn't fit in the back. He wrote on May 9, 2014 to its owner, a university professor passionate about mechanics and aviation living not far from his home to recall his beautiful years and meet him. In the 1990s, Mr Mahany, of Roundwood Ltd. restoration in Harpenden undertook a major restoration of the W106, then red. An extensive photo file follows the steps of the restoration to its original green configuration.

The current owner, a French enthusiast, bought it in 2017. An avid amateur, he drives regularly on weekends and always keeps the car in beautiful condition. During our test drive, we were impressed by the driving comfort of this very special car.





1928

°OMEGA-SIX COMPÉTITION 3 LITRES CHÂSSIS COURT

Carte grise française
Châssis n° 803

Unique survivante de la marque
Vendue avec le deuxième moteur 6-cylindres
survivant
Histoire liée à Hellé Nice, star des Années folles,
danseuse nue et « femme la plus rapide
du monde »
Ex Pozzoli, jamais vue en concours
Intéressante et intelligente alternative
à la Bugatti Type 43A

*French registration title
Chassis n°803*

*Only survivor of the brand
Sold with the second surviving 6-cylinder engine
History linked to Hellé Nice, star of the Roaring
Twenties, nuded dancer and "the fastest
woman in the world"
Ex Pozzoli, never seen since 50 years
Interesting and intelligent alternative
to the Bugatti Type 43A*

400 000 – 500 000 €

Gabriel Daubeck (Daubech à l'état civil) eut une vie de roman. Né en 1879 dans la campagne corrézienne, ce misérable scieur de bois, presque illettré, va devenir l'un des hommes les plus riches de France, après avoir passé un marché avec les puissants Chemins de Fer du Nord pour leur fournir à l'issue de la Première Guerre mondiale – et en exclusivité – les traverses nécessaires à la reconstruction du réseau. Sa fortune très rapide et l'insouciance des Années folles lui font mener grand train de vie, et l'amènent à côtoyer les personnages les plus en vue du moment. On dit qu'il fut ami avec Ettore Bugatti et que c'est ce dernier qui le conseilla de construire sa propre automobile. Il va donc engager l'un des ingénieurs les plus talentueux du moment, Eugène Marius Gadoux qui a notamment été directeur technique adjoint chez Hispano-Suiza, et qui dirige la célèbre Compagnie Industrielle des Moteurs à Explosion (CIME), principale usine sous-traitante des constructeurs automobiles. Omega-Six voit le jour en septembre 1922, un mois à peine avant la présentation de la Type A au Salon de Paris, avec un slogan choc : « La première voiture française construite en acier précieux » ! Son radiateur, à la forme très proche de celui des Hispano-Suiza, et son moteur 2 l ACT attirent les connaisseurs. Le modèle évolue peu, et il faudra attendre le Salon 1928 pour découvrir une vraie « gamme », dont la Compétition 3 Litres Châssis court.

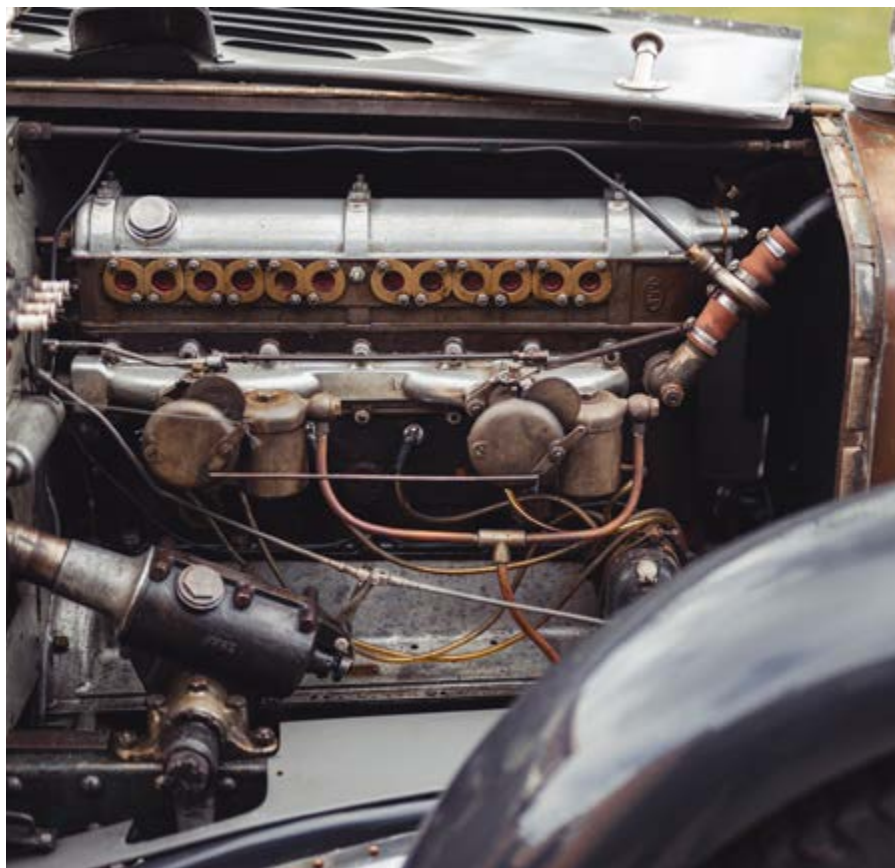
Voiture que l'on retrouve victorieuse au Grand Prix Féminin de Montlhéry, en 1929, aux mains de la « femme la plus rapide du monde », Hellé Nice, ancienne danseuse nue, star mondiale, puis pilote de course, notamment sur Bugatti et Alfa-Romeo. Après ce coup d'éclat, la marque, qui a peu brillé en compétition (abandon notamment aux 24 Heures du Mans 1924 et 1925), disparaît en 1932, suite à la faillite de l'entreprise. Daubech ne s'est pas suicidé comme le prétend Serge Pozzoli dans le Fanatique de l'Automobile ; il est décédé dans un hôpital psychiatrique parisien, en 1945, des suites d'une syphilis l'ayant rendu dément...

Le Comte Robert de Ganay, *gentleman driver* émérite que l'on retrouvera notamment au pied du podium des 24 Heures du Mans 1931 (pseudonyme Henri Trebor, engagé sur la Lorraine-Dietrich n°9) achète un modèle 3 Litres Compétition (peut-être la voiture d'Hellé Nice ?) qu'il fait recarrosser, vraisemblablement en 1930, en sublime roadster. Cette voiture est encore régulièrement engagée en compétition, notamment à Montlhéry, où elle a le meilleur temps jusqu'aux années 1950 sur le parcours de la Côte Lapize. Elle est ensuite rachetée par Gabriel Lascout, garagiste de la porte d'Orléans, qui la prête de temps à temps à l'un de ses clients et amis, Fernand Hyniot.



C'est auprès de Lascaut que Serge Pozzoli, pape de l'automobile de collection en France, l'achète en 1960, avec notamment un deuxième moteur de tourisme 2 650 cm³ en état. La voiture est restaurée par Albert Leblond, le mécano attiré de Pozzoli, qui se servira de ce sublime et performant roadster toute sa vie. Selon ses proches, il s'agissait de son auto préférée. Ce n'est qu'après son décès que le propriétaire actuel put acquérir ce morceau d'histoire, avec le deuxième moteur qui l'accompagne encore à ce jour.

Avec un historique connu depuis l'origine et seulement quatre propriétaires depuis sa sortie d'usine, cette authentique voiture de course recarrossée en période en très élégant roadster saura séduire un amateur exigeant. Peu vue depuis les années 1970, et jamais présentée en concours, elle pourra prétendre avec son très beau dessin, typique des années 1930, et son incroyable histoire, aux plus belles récompenses lors des événements les plus prisés. Ses performances de premier plan, identiques à celle d'une Bugatti Type 43 A par exemple, permettront également à son futur propriétaire de s'aligner, pourquoi pas, en compétitions historiques, notamment au Mans Classique. Le deuxième moteur, qui a tourné il y a une dizaine d'années dans la voiture, est inclus dans la vente.









Gabriel Daubeck (Daubech in civil status) had a life of a novel. Born in 1879 in the countryside of Correze, this miserable, almost illiterate sawyer became one of the richest men in France after making a deal with the powerful Chemins de Fer du Nord to supply them with the sleepers needed to rebuild the network after the First World War. His rapid wealth and the carefree spirit of the Roaring Twenties led him to live a high lifestyle and to rub shoulders with the most prominent figures of the time. It is said that he was friends with Ettore Bugatti, who advised him to build his own car. He hired one of the most talented engineers of the time, Eugène Marius Gadoux, who had been deputy technical director at Hispano-Suiza, and who ran the famous Compagnie Industrielle des Moteurs à Explosion (CIME), the main subcontractor to French car manufacturers. Omega-Six was launched in September 1922, just one month before the Type A was unveiled at the Paris Motor Show, with a striking slogan: "The first French car built in precious steel"! Its radiator, very similar in shape to that of the Hispano-Suiza, and its 2-liter OHC engine attracted connoisseurs. The model did not evolve much, and it was not until the 1928 Show that a real "range" was unveiled, including the 3 Litre Competition Short Chassis. This car won the Grand Prix Féminin de Montlhéry in 1929, in the hands of the "fastest woman in



the world", Hellé Nice, a former nude dancer, world star, and then a racing driver, notably on Bugatti and Alfa-Romeo. After this success, the brand, which did not shine in competition (notably abandoning the 24 Hours of Le Mans in 1924 and 1925), disappeared in 1932, following the bankruptcy of the company. Daubech did not commit suicide as Serge Pozzoli claims in the *Fanatique de l'Automobile*; he died in a Parisian psychiatric hospital in 1945, as a result of syphilis that had rendered him insane...

Count Robert de Ganay, a distinguished gentleman driver who was to be found at the foot of the podium at the 1931 24 Hours of Le Mans (pseudonym Henri Trebor, entered in the Lorraine-Dietrich No. 9), bought a 3 Litre Competition model (perhaps Hellé Nice's car?) which he had re-bodied, probably in 1930, as a sublime roadster. This car is still regularly entered in competitions, notably at Montlhéry, where it has the best time until the 1950s on the Cote Lapize course. It was then bought by Gabriel Lascaut, a garage owner at the Porte d'Orléans, who sometime lent it to one of his customers and friends, Fernand Hyniot. It is from Lascaut that Serge Pozzoli, pope of the automobile of collection in France, buys it in 1960, with a second tourism 2.650cc engine. The car was restored by Albert Leblond, Pozzoli's regular mechanic, who used

this sublime and powerful roadster all his life. According to his relatives, it was his favorite car. It was only after his death that the current owner was able to acquire this piece of history, with the second engine that still accompanies it to this day.

With a known history from the beginning and only four owners since it left the factory, this authentic race car re-bodied in period into a very elegant roadster will seduce a demanding enthusiast. Rarely seen since the 1970s, and never presented in concours, it will be able to claim with its beautiful design, typical of the 1930s, and its incredible history, the most beautiful awards at the most prized events. Its first-rate performance, identical to that of a Bugatti Type 43 A for example, will also allow its future owner to compete, why not, in historic competitions, notably at Le Mans Classic. The second engine, which ran about ten years ago in the car, is included in the sale.





Poor Man's Ferrari



1952

°SIATA 300BC BARCHETTA BERTONE

Carte grise française de collection
Châssis n°ST*421*BC

Seulement 40 exemplaires construits
Éligible aux plus beaux événements
historiques dont les Mille Miglia
Barquette emblématique des années 1950
Moteur Crosley très performant, juste refait
Charmante voiture de sport et de course

*French historic registration title
Chassis n°ST*421*BC*

*Only 40 examples built
Eligible for the most beautiful historical events
such as the Mille Miglia
Emblematic barchetta of the 1950's
Very powerful Crosley engine, just rebuilt
Charming sports and racing car*

180 000 – 220 000 €

La S.I.A.T.A – Società Italiana Applicazioni
Techniche Auto-Aviatorie – a été fondée en
1926 par un pilote de course amateur du
nom de Giorgio Ambrosini. Après la Seconde
Guerre mondiale, Siata a reçu une aide financière
substantielle de Fiat et est devenu l'un des meil-
leurs constructeurs indépendants, lançant une
succession de roadsters et de coupés sportifs
marquants. Siata a dévoilé la 300 BC Sport
Spider au Salon de Genève 1952. Dessinée
par Mario Revelli de Beaumont (transfuge de
chez Pininfarina) et construite par Bertone, la
300 BC était principalement destinée aux ama-
teurs américains de voitures de sport, friands
de roadsters italiens légers et performants. La
voiture était essentiellement disponible avec le
moteur Crosley 750 cm³ ou bien le très répandu
Fiat 1100 cm³. Très polyvalente, elle connut de
beaux succès en compétition, où ses freins
Stanguellini à ailettes de grand diamètre pou-
vaient faire la différence! L'histoire du moteur
Crosley 750 est passionnante. Né à l'origine pour
répondre à l'effort de guerre, ce petit 4-cylindres
à arbre à cames en tête robuste (grâce à son
vilebrequin à cinq paliers et sa commande de
distribution se faisant par arbre avec renvoi
d'angle) commença sa carrière de façon labo-
rieuse, en servant de moteur auxiliaire dans la
marine, l'aviation, la lutte contre l'incendie et
même comme démarreur pour les chars d'assaut.

En 1949, la conception évoluera en faisant appel
à un bloc fonte, qui permettra des performances
plus élevées, et transformera ce cheval de trait en
vrai cheval de course! Désormais, le 4-cylindres
en ligne Crosley 750 sera capable de prendre
plus de 10 000 tr/min et, malgré une cylindrée
modeste de 721 cm³, propulsera la légère Siata
à plus de 150 km/h, lui permettant de remporter
d'innombrables victoires des deux côtés de
l'Atlantique. La 300 BC n'est pas seulement une
petite barquette pleine de charme, c'est aussi une
voiture qui sait se montrer – très – performante
dans sa classe... Elle est également très rare,
puisque quarantaine de 300 BC Sport Spider
seulement ont été construites par Bertone, tandis
que dix furent ensuite carrossées par Motto.

La S.I.A.T.A que nous présentons est la 21^e pro-
duite par Bertone. Connue pour avoir couru
aux États-Unis (on la retrouve engagée en
course SCCA, notamment à Cumberland en
1956), elle bénéficiera outre-Atlantique d'une
importante restauration dans les années 1990,
avant d'être importée en Europe. Le propriétaire
suivant, qui est italien, décrit alors cette 300
BC comme « *ayant bénéficié d'une restaura-
tion parfaitement exécutée, et respectueuse
de l'originalité et de l'intégrité de la voiture* ».



Aujourd'hui en carte grise française, cette 300BC est proposée avec son moteur Crosley 750 refait à neuf, à roder, ainsi que trois moteurs Crosley 750 en pièces détachées et un kit permettant de préparer le Crosley 750 pour la course (notamment une pipe d'admission spéciale). Cette adorable barquette Siata, éligible pour des événements aussi divers et prisés que les Mille Miglia et le Concours d'Élégance de la Villa d'Este, fut souvent baptisée Baby Ferrari, en raison de sa ressemblance avec la barquette 166 de la marque au *Cavallino Rampante*. Un surnom loin d'être usurpé...



S.I.A.T.A – *Società Italiana Applicazioni Tecniche Auto-Aviatorie* – was founded in 1926 by an amateur racing driver named Giorgio Ambrosini. After World War II, Siata received substantial financial support from Fiat and became one of the top independent manufacturers, launching a succession of landmark roadsters and sports coupes. Siata unveiled the 300 BC Sport Spider at the 1952 Geneva Motor Show. Designed by Mario Revelli de Beaumont (a transfer from Pininfarina) and built by Bertone, the 300 BC was primarily aimed at American sports car enthusiasts who were fond of lightweight, high-performance Italian roadsters. The car was mainly available with the Crosley 750cc engine or the widespread Fiat 1.100cc. Very versatile, it had great success in competition, where its Stanguellini brakes with large diameter fins could make the difference! The history of the Crosley 750 engine is fascinating. Originally born to support the war effort, this small, sturdy OHC 4-cylinder (with its five-bearing crankshaft and countershaft timing control) began its career in a laborious way, serving as an auxiliary engine in the navy, aviation, firefighting and even as a starter for tanks. In 1949, the design evolved by using a cast iron block, which allowed for higher performance, and turned this workhorse into a real racehorse! From then on, the Crosley 750 in-line 4-cylinder engine would be capable

of more than 10,000 rpm and, despite a modest displacement of 721cc, would propel the light Siata to more than 150 km/h, enabling it to win countless victories on both sides of the Atlantic. The 300 BC is not only a charming little barchetta, it is also a car that knows how to perform - very - well in its class... It is also very rare, as only about forty 300 BC Sport Spiders were built by Bertone, while ten were later bodied by Motto.

The S.I.A.T.A we present is the 21st produced by Bertone. Known to have raced in the United States (it was entered in SCCA races, notably at Cumberland in 1956), it was extensively restored in the 1990s before being imported into Europe. The next owner, who is Italian, describes this 300 BC as "having benefited from a perfectly executed restoration, respecting the originality and integrity of the car". Today, this 300 BC is offered with a French registration, with its rebuilt Crosley 750 engine, to be run in, as well as three Crosley 750 engines in parts and a kit allowing to prepare the Crosley 750 for racing (notably a special intake pipe). This adorable Siata, eligible for events as diverse and popular as the Mille Miglia and the Villa d'Este Concours d'Elegance, was often referred to as the Baby Ferrari, because of its resemblance to the Cavallino Rampante 166. A nickname far from being usurped...





1955 °FERRY 750 SPORT

Titre de circulation belge

Châssis n° 1955.001

Voiture unique

Design incroyable

Palmarès international

Éligible Mille Miglia et Le Mans Classic
notamment

Moteur 4 CV préparé par Ferry Développement

Belgian registration title

Chassis n°1955.001

Unique car

Incredible design

International track record

Eligible for Mille Miglia and Le Mans Classic

4 CV engine prepared by Ferry Développement

220 000 – 300 000 €

On ne présente plus Pierre Ferry, pilote émérite puis préparateur spécialisé dans l'optimisation des moteurs Renault.

Il s'illustre notamment dans la préparation des moteurs de 4 CV. En 1950, il engage son premier « tank » aux 24 Heures du Mans ; cette expérience se soldera malheureusement par un abandon à la 16^e heure suite à une casse moteur. Il est de retour en terre mancelle en 1955, avec une nouvelle réalisation, la 750 Sport. Cette barquette est dotée d'une superbe carrosserie en aluminium profilée, associée à un châssis tubulaire. Sous le capot on retrouve un bloc moteur de 4 CV de 750 cm³ optimisé à la sauce Ferry. Ce dernier est associé à une boîte de vitesse Claude à cinq rapports. Son poids très contenu et sa mécanique affûtée lui confèrent des performances stupéfiantes puisqu'elle atteint jusqu'à 210 km/h. Elle ne pourra malheureusement pas démontrer tout son potentiel au Mans car elle est retenue comme suppléante en raison d'une inscription tardive. Certains diront que René Bonnet a mis la pression sur les organisateurs afin de favoriser ses DB.

En 1956, notre 750 Sport fait son retour aux Mille Miglia, mais son pilote, Jacques Blaché, ne ralliera malheureusement pas l'arrivée suite à une sortie de route dans les environs de Rome. La voiture est rapatriée en France où elle sera réparée afin de poursuivre sa saison. Elle brillera notamment au 1000 km de Paris où elle termine deuxième de sa catégorie ou encore aux 12 Heures de Reims où elle remporte sa classe et termine 3^e au scratch de la catégorie 1500. On notera également deux victoires de classe aux Coupe d'Automne et Coupe du Salon.

En 1957, elle est vendue à John Green l'importateur Renault de Californie. Elle rencontre un certain succès en compétition avec Jim Parkinson à son volant qui compte plusieurs victoires à son actif. Ses performances sont telles que les autres concurrents demanderont à deux reprises que la voiture soit contrôlée afin de vérifier la conformité de sa cylindrée. La voiture est ensuite achetée par un musée puis disparaît des écrans radars pendant plusieurs décennies.



Au début des années 2000, elle est sauvée *in extremis* de la destruction par James Peacock, un collectionneur américain qui rachète la voiture et entreprend sa restauration. La coque étant trop abîmée, une reconstruction totale est inévitable. Devant l'ampleur des travaux et leur coût prohibitif, il est contraint de revendre la voiture. La nouvelle arrive aux oreilles de Jean-Marie Fresnault qui s'en porte acquéreur. En 2005, la voiture revient ainsi sur le sol français, où sa restauration sera menée à son terme. Notre barquette, unique au monde, se trouve aujourd'hui dans un excellent état, équipé d'un moteur 4 CV refait chez Ferry Développement, et d'une boîte 4-vitesses. Cette sublime auto au palmarès international et aux performances étonnantes constitue un ticket d'entrée exceptionnel aux plus grandes manifestations, dont les Mille Miglia et le Mans Classic.









Pierre Ferry is a famous driver and a specialist in the optimization of Renault engines.

He is particularly famous for the tuning of 4 CV engines. In 1950, he entered his first "tank" in the 24 Hours of Le Mans; unfortunately, this experience resulted in a withdrawal at the 16th hour following an engine failure. He is back in Le Mans in 1955, with a new realization, the 750 Sport. This small car is equipped with a superb aluminium bodywork, associated with a tubular chassis. Under the hood is a 4 CV 750cc engine optimized in the Ferry style. This engine is associated with a 5-speed Claude gearbox. Its very limited weight and its sharp mechanics give it amazing performances since it reaches up to 210 km/h. Unfortunately, it will not be able to demonstrate its full potential at Le Mans because it is retained as a substitute due to a late registration. Some say that René Bonnet put pressure on the organizers in order to favor his DB.

In 1956, our 750 Sport made its return to the Mille Miglia, but its driver, Jacques Blaché, unfortunately did not make it to the finish line following a road accident near Rome. The car was repatriated to France where it was repaired in order to continue its season. It will shine in particular in the 1000 km of Paris where it finishes second of its category or in the 12 Hours of Reims where

it wins its class and finishes 3rd in the scratch of the 1500 category. It also won two class victories at the Coupe d'Automne and Coupe du Salon.

In 1957, it was sold to John Green, the Renault importer in California. It met with some success in competition with Jim Parkinson at the wheel who had several victories to his credit. Its performance was such that the other competitors asked twice for the car to be checked to see if its displacement was correct. The car was then bought by a museum and disappeared from the radar screens for several decades.

In the early 2000s, it was saved in extremis from destruction by James Peacock, an American collector who bought the car and undertook its restoration. The hull being too damaged, a total reconstruction is inevitable. Faced with the extent of the work and its prohibitive cost, he is forced to sell the car. The news reached Jean-Marie Fresnault who bought the car. In 2005, the car returned to French soil, where its restoration was completed. Today, this car, unique in the world, is in an excellent condition, equipped with a 4 CV engine rebuilt at Ferry Développement, and a 4 speed gearbox. This sublime car with an international record of achievement and amazing performance is an exceptional ticket to the biggest events, including the Mille Miglia and Le Mans Classic.

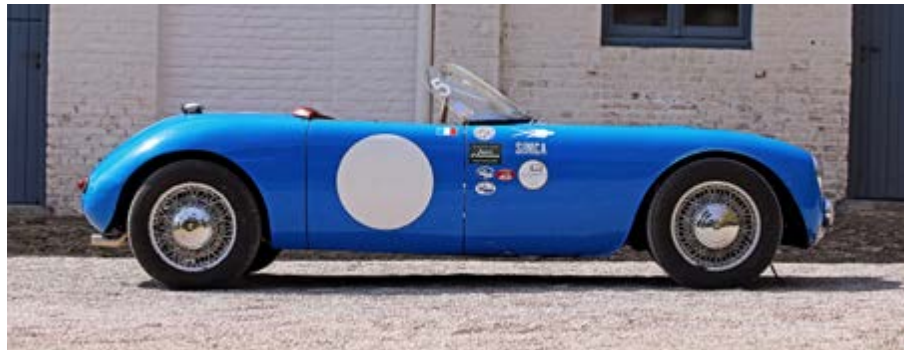




1953 SIMCA BARTHE

Carte grise française de collection
Châssis n° 9747

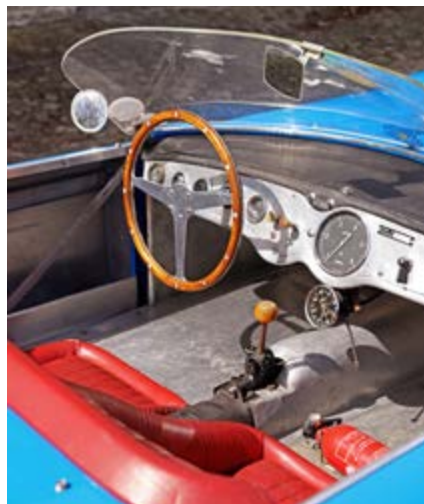
Intéressante voiture de course artisanale
née berlinette
Moteur Simca 8 préparé
Remarquable carrosserie aluminium
Palmarès d'époque : Grand Prix
de Bordeaux, d'Alger, de Bressuire,
12 Heures de Casablanca, Coupes du Salon
à Montlhéry...
Voiture unique, facile, et polyvalente



*French historic registration title
Chassis n°9747*

*Interesting home-made racing car born
as a berlinette
Simca 8 tuned engine
Remarkable aluminium bodywork
Period awards: Grand Prix of Bordeaux,
Algers, Bressuire, 12 Hours of Casablanca,
Coupes du Salon in Montlhéry...
Unique, easy and polyvalent car*

85 000 – 105 000 €





1958 O.S.C.A. TIPO S

À immatriculer en collection

Châssis n° 763

La plus authentique des Tipo S
Palmarès et historiques parfaitement
documentés

« Petite Maserati », mécanique noble
et performante

Ex Luigi Chinetti puis Ecurie Camoradi
Inimitable patine

Sold without title

Chassis n°763

The most authentic Tipo S

Perfectly documented track record and history

*Small Maserati", noble and powerful
mechanics*

Ex Luigi Chinetti then Ecurie Camoradi

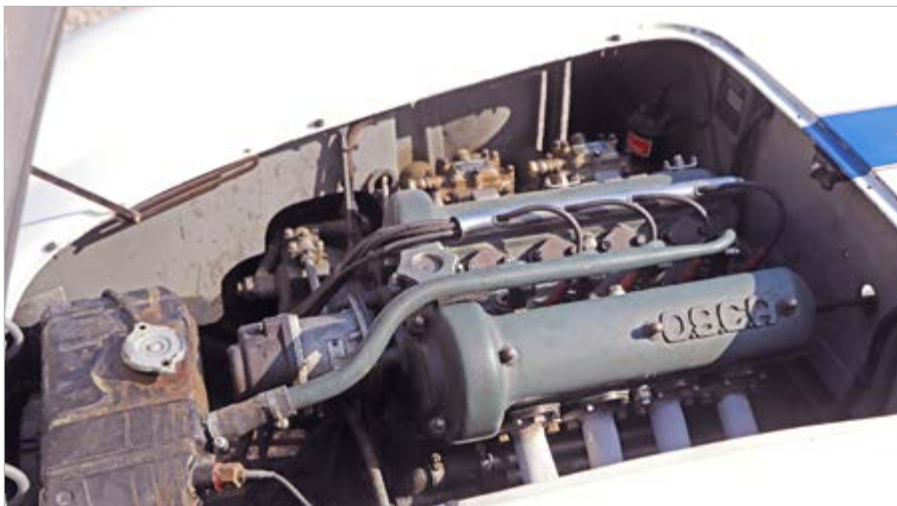
Inimitable patina

600 000 – 700 000 €

En 1947, les frères Maserati, qui ont quitté leur propre marque suite à des soucis financiers, fondent l'Officina Specializzata Construzione Automobili, bientôt connue sous son seul acronyme : Osca. L'usine, située à San Lazzaro di Savena, dans la périphérie de Bologne, va bientôt voir sortir quelques-unes des plus belles voitures de sport et de course des années 1950. L'objectif premier est de concevoir une petite barquette capable de concourir avec succès dans la plus populaire des classes italiennes : la catégorie 1100. C'est la très belle MT4, pour *Maserati Tipo 4 cilindri*, présentée en 1948, qui a répondu au cahier des charges avec succès. Le moteur de 1092 cm³ développe 72 ch et permet à la très élégante barquette de signer la première victoire d'une longue série dès sa première sortie, lors du Grand Prix de Naples, pilotée par Luigi Villorosi. Moteur 1342 cm³ puis 1500 cm³, culasse double arbre à cames en tête, puis à double allumage : la MT4, poussée jusqu'à plus de 120 ch, va courir dans de nombreuses catégories, et obtenir de belles places d'honneur dans le championnat du monde des voitures de sport : 10^e en 1953, 4^e en 1954, 6^e en 1957, 5^e en 1958 et encore 4^e en 1961. C'est la plus connue des Osca par ses multiples victoires de classes aux Mille Miglia, à Sebring avec Stirling Moss premier au général en 1954... Tandis qu'un exemplaire 1500 bat 12 records mondiaux de vitesse dont les 10 km à 261,38 km/h

La Tipo S qui lui succède bénéficie en fait d'une évolution du châssis de la MT4 : le train avant est identique mais le châssis est notamment élargi pour abaisser le centre de gravité. La grande nouveauté réside en son moteur repensé, plus compact, plus léger, avec une plus grande puissance au litre. C'est toujours un 4-cylindres double à arbre cames en tête, à vilebrequin 5-paliers, qui cubera de 750 cm³ à 2 l.

La Tipo S 187 (cylindrée unitaire) qui illustre ces pages est exceptionnelle à plus d'un titre. En effet, le châssis 763 dispose encore de son moteur d'origine, numéro 763 AL, *matching numbers*, un 750 cm³ (aujourd'hui réalésé à 950 cm³), qui a la particularité de bénéficier d'un rare bloc en aluminium (suffixe AL). Elle fut livrée neuve en octobre 1958 à Luigi Chinetti, l'ancien pilote devenu importateur Ferrari pour les Etats-Unis, qui la cède en 1959 à l'Ecurie Camoradi (Casner Motor Racing Division), propriété du flamboyant playboy américain Luscky Casner. Dans la traditionnelle livrée blanche à bandes bleues, elle sera notamment engagée aux 12 heures de Sebring (abandon), avant d'être rachetée par un certain Gordon Heald en 1960. Avec cette voiture de course encore dans le coup, il courra encore jusqu'en 1961, avec notamment une 3^e place de catégorie à Watkins Glen à la fin de l'année 1961. Elle restera ans la même famille jusqu'en 2004, année où elle est importée en France.



Choyée par son discret propriétaire, on a néanmoins pu l'admirer à plusieurs occasions lors du Tour Auto, où son inimitable patine et sa mécanique prestigieuse ont fait tourner bien des têtes. À ce propos, on notera que la voiture est d'ores et déjà préinscrite pour l'anniversaire Osca qui se tiendra dans le cadre des très prisés Mille Miglia. Un billet d'entrée inespéré pour la plus belle course du monde, et pour bien d'autres épreuves de premier plan...









In 1947, the Maserati brothers, who had left their own brand due to financial problems, founded the Officina Specializzata Construzione Automobili, soon to be known by its sole acronym: Osca. The factory, located in San Lazzaro di Savena, on the outskirts of Bologna, would soon see the production of some of the most beautiful sports and racing cars of the 1950s. The primary objective is to design a small sports car capable of competing successfully in the most popular Italian class: the 1100 category. It is the very beautiful MT4, for Maserati Tipo 4 cilindri, presented in 1948, which was to meet the specifications successfully. The 1.092cc engine develops 72 hp and allows the very elegant barchetta to sign the first victory of a long series from its first outing, during the Grand Prix of Naples, driven by Luigi Villorosi. With an engine of 1.342cc, then 1.500cc, a double overhead camshaft cylinder head, and then dual ignition, the MT4, with more than 120 hp, raced in many categories and won several places of honour in the World Sports Car Championship: 10th in 1953, 4th in 1954, 6th in 1957, 5th in 1958 and 4th again in 1961. It is the most famous of the Osca because of its multiple class victories at the Mille Miglia, at Sebring with Stirling Moss first overall in 1954... while a 1500 beats 12 world speed records including the 10 km at 261.38 km/h.



The Tipo S which succeeds it benefits in fact from an evolution of the MT4 chassis: the front axle is identical but the chassis is widened to lower the center of gravity. The main novelty is the redesigned engine, more compact, lighter, with more power per liter. It is still a 4-cylinder, double overhead camshaft engine with a 5-bearing crankshaft, with a cubic capacity of 750cc at 2 litres.

The Tipo S 187 (unit displacement) which illustrates these pages is exceptional in more than one way. Indeed, the 763 chassis still has its original engine, number 763 AL, matching numbers, a 750cc (now re-bored to 950cc), which has the particularity to benefit from a rare aluminum block (suffix AL). It was delivered new in October 1958 to Luigi Chinetti, the former driver turned Ferrari importer for the United States, who sold it in 1959 to Ecurie Camoradi (Casner Motor Racing Division), owned by the flamboyant American playboy Luscky Casner. In the traditional white livery with blue stripes, it was entered in the 12 Hours of Sebring (DNF), before being bought by a certain Gordon Heald in 1960. With this race car still in the running, he will still race until 1961, with notably a 3rd place in class at Watkins Glen at the end of 1961. It will remain in the same family until 2004, when it is imported in France.

Pampered by its discreet owner, it could nevertheless be admired on several occasions during the Tour Auto, where its inimitable patina and its prestigious mechanics turned many heads. In this regard, we note that the car is already pre-registered for the Osca anniversary which will take place during the highly prized Mille Miglia. An unhoped-for ticket to the most beautiful race in the world, and to many other top events...



←
CAESTRE 3'
CASSEL 13'



1955 ELVA MK1/B SPORTS RACER

Carte grise française de collection
Châssis n° 100/B/41

Constructeur britannique mythique
Voiture de sport rare, fabriquée
à une trentaine d'exemplaires
Châssis tubulaire, carrosserie polyester
Moteur Ford 4-cylindres, moteur
Coventry-Climax FWA conforme inclus
dans la vente
Bel état de présentation, restauration
datant de 2010

*French historic registration title
Chassis n°100/B/41*

*Mythical British manufacturer
Rare sports car, about thirty examples
Tubular frame, polyester bodywork
Ford 4-cylinders engine, Coventry-Climax FWA
conform engine included in the sale
Beautiful condition, restoration from 2010*

80 000 – 100 000 €





1955 LOTUS X BRISTOL

Carte grise française
Châssis n° 88

Élégance rare, *fin tails* sublimes
Palmarès parfaitement documenté
Moteur Bristol noble et performant
Conception Lotus
Idéale pour *Goodwood*!

French registration title
Chassis n°88

Rare elegance, sublime finish
Perfectly documented track record
Noble and powerful Bristol engine
Lotus design
Ideal for Goodwood!

320 000 – 380 000 €

Après avoir fait ses armes en construisant des *specials* pour le trial sur base d'Austin Sven, Colin Chapman crée Lotus Engineering Company Limited et commercialise sa première voiture de série : la Mk VI, qui sera produite à un peu plus de 100 exemplaires. L'aventure, et le succès, sont en marche. En 1954, Chapman se lance dans la construction d'une barquette de course, la Mk VIII, à moteur MG, suivie de la Mk IX, à moteur Coventry-Climax. Et si la Lotus Eleven est aussi passé à la postérité, avec un palmarès très étoffé, peu de personnes se souviennent de la Mk X ou Lotus Ten... Pourtant, cette commande spéciale qui donnera naissance à quatre autres voitures, est un savant mélange de ce qui se fait de mieux à l'époque pour courir en 2 l, une « grosse cylindrée » chez Lotus ! Châssis typique Lotus en treillis tubulaire, roues à moyeux Rudge, pont Salisbury, freins à disque sur les quatre roues et – last but not least – moteur 6-cylindres à soupapes en tête de chez l'avionneur Bristol. En fait un dérivé « sans licence » du très performant BMW 328 d'avant-guerre. Chapman opte ici pour un moteur spécialement développé pour la compétition, baptisé BS Series, avec taux de compression augmenté et arbres à cames spécifiques, développant pas moins de 145 ch. Notons que l'une de ces cinq voitures sera équipée d'origine d'un moteur Connaught F2. Avec un ensemble fini qui ne pèse que 560 kg à sec sur la balance, voilà qui promet.

Ces cinq voitures ont toutes couru et survécu. « JBW 648 » (immatriculation historique de notre exemplaire) fut commandée neuve par un authentique gentleman driver du nom de Peter Scott-Russell (PSR pour les intimes). À son volant, celui qui s'est fait connaître avec une Bentley 4,5 l et une Frazer Nash Le Mans Replica, va écumer les courses club anglaises. Oulton Park, Aintree, Crystal Palace, Snetterton, Castle Combe, Silverstone ou Goodwood : on retrouve souvent ce bel équipage aux avant-postes, devant des barquettes Lister, Aston Martin ou Jaguar bien plus abouties et performantes. C'est au volant de JBW 648, qu'il sera d'ailleurs victime d'un sérieux accident, à Silverstone, en mai 1956, mettant un terme à sa carrière. Il se consolera, une fois remis, en devenant l'une des commentateurs de Grand Prix les plus prolifiques, officiant jusqu'au début des années 1980. Si celui que l'on surnommait « la Voix de Silverstone », s'est éteint en 2007, sa voiture lui a survécu.

La Lotus X châssis 88 ressort en effet au début des années 1970 en course historique, en Angleterre, avant de traverser la Manche, aux mains de Bernard Pigelet, automobiliste de la première heure, et ami de toujours de Jacques Potherat. Elle fera ensuite un tour en Italie, avant de revenir il y a quelques années en France.



Voici une opportunité rare d'acquérir une authentique voiture de course à palmarès, éligible en compétitions historiques, et notamment à Goodwood. Un rapport prix/plaisir imbattable pour aller se mesurer aux Jaguar Type C et autres Lister Knobbly...

After having made his debut by building trial specials on the basis of Austin Sven, Colin Chapman creates Lotus Engineering Company Limited and markets his first production car: the Mk VI, which will be produced in a little more than 100 units. The adventure, and the success, are on the way. In 1954, Chapman started building a racing car, the Mk VIII, with an MG engine, followed by the Mk IX, with a Coventry-Climax engine. And if the Lotus Eleven is also passed to the posterity, with a very fleshed out prize list, few people remember the Mk X or Lotus Ten... However, this special order which will give birth to four other cars, is a clever mixture of what is done best at the time to run in 2 litre class, a "big displacement" at Lotus! Typical Lotus tubular chassis, wheels with Rudge hubs, Salisbury axle, disc brakes on all four wheels and – last but not least – an OHV 6-cylinder engine from the Bristol aircraft manufacturer. In fact an "unlicensed" derivative of the very successful

pre-war BMW 328. Chapman opted for an engine specially developed for competition, called BS Series, with increased compression ratio and specific camshafts, developing no less than 145 HP. One of the five cars will be equipped with a Connaught F2 engine. With a finished package that weighs only 560kg dry on the scale, this is very promising.

All five of these cars have raced and survived. "JBW 648" (the historical registration of our car) was ordered new by a true gentleman driver by the name of Peter Scott-Russell (PSR for his friends). At the wheel of this car, the man who made a name for himself with a Bentley 4.5L and a Frazer Nash Le Mans Replica, was to scour the English club races. Oulton Park, Aintree, Crystal Palace, Snetterton, Castle Combe, Silverstone or Goodwood: we often find this beautiful crew in front of Lister, Aston Martin or Jaguar cars, which are much more accomplished and performing. It was at the wheel of a JBW 648 that he suffered a serious accident at Silverstone in May 1956, putting an end to his career. He would console himself, once he had recovered, by becoming one of the most prolific Grand Prix commentators, officiating until the early 1980s. The man who was nicknamed "The Voice of Silverstone" passed away in 2007, but his car survived him.



The Lotus X Chassis 88 emerged at the beginning of the 1970s in historic races in England, before crossing the English Channel in the hands of Bernard Pigelet, a motorist of the first hour and a lifelong friend of Jacques Potherat. It then made a tour in Italy, before returning to France a few years ago.

This is a rare opportunity to acquire an authentic race car with a proven track record, eligible for historic competitions, notably at Goodwood. An unbeatable price/pleasure ratio to compete with Jaguar Type C and other Lister Knobbly...









Circa 1960 °RACER 500-3 VIOLET

Voiture de compétition vendue
sans titre de circulation

Formule instiguée par *L'automobile magazine*
Modèle unique construit par l'ingénieur,
ex-pilote automobile et spécialiste
des cyclecars Marcel Violet

Carrosserie polyester, châssis tubulaire,
train avant Renault 4 CV, moteur Norton
bicylindre 500 cm³

Monoplace restaurée, prête à rouler, moteur
refait par l'Atelier Chatokhine

Véhicule à l'histoire incroyable, look atypique,
unique survivant

Competition car, sold without registration title

*Formula instigated by L'automobile magazine
One-off model built by the engineer, ex-racing
driver and cyclecar specialist Marcel Violet
Polyester bodywork, tubular frame, Renault
4 CV front axle, Norton twin-cylinder 500 cm³
engine*

*Restored single-seater, ready to run, engine
rebuilt by the Chatokhine workshop
Competition car with an incredible history,
atypical look, unique survivor*

20 000 – 30 000 €





1957 SMITH F2

Voiture de compétition vendue
sans titre de circulation

Lot des deux seules monoplaces
F2 construites par Gerald G. Smith
(celle en photo, la deuxième en épave)

Moteur Coventry Climax FWB 1500, boîte
de vitesses séquentielle, tambours de frein
Alfin, carrosserie alu

Ex Jack Perkins (acteur américain)
et Alan Stacey (pilote britannique de F1)
A couru en période à Brands Hatch,
Silverstone, Donington, Mallory Park, Prescott,
Goodwood, Pembrey et Shelsley.

Occasion unique d'acquérir l'intégralité
de la production F2 d'une marque !



Competition car, sold without registration title

*Set of the only two F2 single-seaters built
by Gerald G. Smith (the one in the picture,
the second one in barn find conditions)
Coventry Climax FWB 1500 engine, sequential
gearbox, Alfin brake drums, aluminium body
Ex Jack Perkins (American actor)
and Alan Stacey (British F1 driver)
Raced at Brands Hatch, Silverstone,
Donington, Mallory Park, Prescott,
Goodwood, Pembrey and Shelsley.
Unique opportunity to acquire the entire F2
production of a brand!*



35 000 – 45 000 €



1963 °COOPER CLIMAX T59 MK III « F1 »

Voiture de compétition vendue sans titre de circulation
Châssis n°CPMB163

Pilotée par Patsy Burt, la pilote anglaise la plus célèbre des années 1960
Palmarès fourni et documenté
Historique suivi depuis l'origine
Moteur 1500 Coventry-Climax double ACT
reconstruit par Crosthwaite & Gardiner
Éligible en F1 historique HGPCA

*Competition car, sold without registration title
Chassis n°CPMB163*

*Driven by Patsy Burt, the most famous English
female driver of the 1960s'
Extensive and documented track record
History followed since the beginning
1500 Coventry-Climax DOHC engine rebuilt
by Crosthwaite & Gardiner
Eligible for F1 Historic HGPCA*

80 000 – 120 000 €

Avec la construction – et le succès – du Racer 500 Cooper à moteur arrière, John Cooper est véritablement le père de la monoplace de l'ère moderne. Après les petites et agiles Cooper 500, le constructeur autodidacte construira des monoplaces pour toutes les catégories, de la F3 à la F2, jusqu'à la F1, en passant par la Formule Junior. L'aventure sera notamment couronnée par les titres de Champion du monde des constructeurs en F1 en 1959 et 1960. En ce qui concerne la Formule Junior, une série très en vogue entre 1958 et 1964, qui remplaçait momentanément les Championnats de F3 et de F2, et qui vit émerger des pilotes tels que Jim Clark, John Surtees, Jochen Rindt, Jo Schlesser et Lorenzo Bandini, le constructeur de châssis britannique produisit successivement trois modèles. Si les deux premières Cooper FJ, T52 et T56 dérivait des F1 et F2 existantes, John Cooper décida de construire une Formule Junior entièrement inédite pour la saison 1962. Le châssis, plus étroit, était nettement amélioré par rapport aux versions précédentes, avec également des freins à disque. Une trentaine de T59 virent le jour, et l'une d'elle, baptisée Alden Cooper, fut notamment modifiée pour courir en F1, avec un moteur Coventry Climax FPF 1500. Le pilote anglo-américain Ian Burgess prit à son volant le départ des Grand Prix de Grande Bretagne, d'Allemagne et d'Italie...

L'exemplaire que nous vous proposons est exceptionnel, puisqu'il fut dès l'origine motorisé par un Coventry-Climax FPF double ACT 1500, pour permettre à Patsy Burt, la femme pilote britannique la plus titrée de l'après-guerre, de s'aligner en course de côte. Il arborait aussi une couleur « Burt Blue », exigence de sa talentueuse pilote, en souvenir de la Jaguar XK 120 de ses débuts. En 1961, elle est devenue la première pilote britannique à participer à une saison complète du championnat européen de la montagne et, au cours de sa longue et prolifique carrière, elle remportera 43 courses au scratch, 151 prix féminins, et décrochera 8 records internationaux. Cette Lotus T59 1500, conforme à la réglementation F1 de l'époque, était comme ses autres montures, impeccablement préparée par son ingénieur – et compagnon de longue date – Ron Smith. Acheté en kit, le châssis fut numéroté CPMB163 : C pour Christmas (nom du garagiste), PMB du nom du garage où il fut assemblée, 1 pour châssis numéro 1, et 63 pour l'année de construction. Patsy Burt va courir avec cette très performante Lotus jusqu'en 1964, signant quelques jolies performances en Angleterre et en Suisse notamment (Course de Cote d'Ollon-Villars). La voiture entre rapidement en collection et, équipée d'un moteur BMC 1100, roule en Championnat historique de Formule Junior.

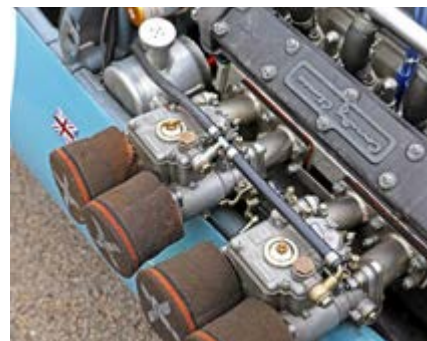


Dans les années 1980 - 1990, elle est remise dans sa configuration d'origine, et équipée d'un moteur FPF 1500 refabriqu  par Crosthwaite & Gardiner, pour courir en F1, dans les fameuses courses organisées par la Historic Grand Prix Car Association. Le prochain propriétaire de cette Cooper très historique n'aura qu'  renouveler le PTH pour   nouveau s'aligner, pour un budget raisonnable, en course, au milieu de F1 mythiques des années 1960.

With the construction – and success – of the rear-engined Racer 500 Cooper, John Cooper is truly the father of the modern era single-seater. After the small and agile Cooper 500, the constructor will build single-seaters for all categories, from F3 to F2, to F1, including Formula Junior. The adventure will be crowned by the titles of World Champion of the manufacturers in F1 in 1959 and 1960. In Formula Junior, a very popular series between 1958 and 1964, which temporarily replaced the F3 and F2 championships, and which saw the emergence of drivers such as Jim Clark, John Surtees, Jochen Rindt, Jo Schlesser and Lorenzo Bandini, the British chassis manufacturer produced three models in succession. While the first two Cooper FJs, T52s and T56s were derived from

existing F1 and F2 cars, John Cooper decided to build an entirely new Formula Junior for the 1962 season. The chassis was narrower and much improved compared to the previous versions, with disc brakes as well. About 30 T59s were built, and one of them, named Alden Cooper, was modified to race in F1, with a Coventry Climax FPF 1500 engine. The Anglo-American driver Ian Burgess took the start of the Grand Prix of Great Britain, Germany and Italy...

The car we offer is exceptional, as it was originally powered by a Coventry Climax FPF 1500, to allow Patsy Burt, the most successful British female driver of the post-war period, to compete in hill-climbing races. It also sported a "Burt Blue" color, a requirement of its talented driver, as a reminder of the Jaguar XK 120 of her debut. In 1961, she became the first British driver to compete in a full season of the European hillclimb championship, and over the course of her long and prolific career, she would go on to win 43 scratch races, 151 women's prizes, and set 8 international records. This Lotus T59 1500, conforming to the F1 regulations of the time, was like her other cars, impeccably prepared by her engineer – and long-time companion – Ron Smith. Bought as a kit, the chassis was numbered CPMB163: C for Christmas (name of the mechanic), PMB for the name of the garage



where it was assembled, 1 for chassis number 1, and 63 for the year of construction. Patsy Burt will race with this very powerful Lotus until 1964, signing some nice performances in England and in Switzerland in particular (Course de Cote d'Ollon-Villars). The car quickly became a collector's item and, equipped with a BMC 1100 engine, raced in the historic Formula Junior Championship. In the years 1980-1990, it is given in its original configuration, and equipped with an FPF 1500 engine remanufactured by Crosthwaite & Gardiner, to run in F1, in the famous races organized by the Historic Grand Prix Car Association. The next owner of this very historic Cooper will only have to renew the PTH to race again, for a reasonable budget, in the middle of mythical F1 cars of the 1960s.





1971

°TECNO FORMULE FRANCE FP110 EX ROGER DUBOS

Voiture de compétition vendue
sans titre de circulation

Monoplace achetée neuve par Roger Dubos,
grand espoir et pilote officiel Tecno-Motul,
en vue de participer au Championnat
de Formule France 1971
Palmarès parfaitement documenté : victoire
à Charade, au Castellet, à Albi, 2^e place
à Pau, à Magny-Cours, à Montlhéry...
Châssis très proche de la Tecno F3,
moteur 1300 Gordini préparé
Voiture restaurée dans sa configuration
d'origine, prête à rouler
Monoplace historique, performante et ludique,
estimation attractive

Competition car, sold without registration title

*Single seater bought new by Roger Dubos,
promising and official Tecno-Motul driver,
in order to participate in the 1971 French
Formula Championship*

*Very well documented results: victory
in Charade, Castellet, Albi, 2nd place in Pau,
Magny-Cours, Montlhéry...*

*Chassis very close to the Tecno F3, engine
1300 Gordini prepared*

*Car restored in its original configuration,
ready to run*

*Historical single seater, competitive and fun,
attractive estimate*

30 000 – 40 000 €





1983

BRD – MARCH M792 F2

Voiture de compétition vendue sans titre de circulation
Chassis n° 792 – BRD – 83 F2

Intéressante monoplace construite par John Travis (Ingénieur en chef de l'Indycar Penske, designer chez Lola et Ferrari)

A couru et gagné dans cette configuration en Formule Libre en Angleterre

Basée sur la March 792 F2 ex Clay Regazzoni 1979

Boîte de vitesses Hewland, vendue sans moteur
Voiture de course intéressante, configuration F2 mythique

*Competition car, sold without registration title
Body number: 792 - BRD - 83 F2*

*Interesting single seater built by John Travis
(Chief engineer of the Penske Indycar,
designer for Lola and Ferrari)
Raced and won in this configuration
in Formula Libre in England
Based on the 1979 March 792 F2
ex Clay Regazzoni
Hewland gearbox, sold without engine
Interesting race car, mythic F2 configuration*

20 000 – 25 000 €



E 3^k
L 13^k



1968 ALPINE A110 BERLINETTE 1440 USINE

Carte grise française
Châssis n° 10878

L'une des plus authentique Berlinette d'usine
Palmarès intéressant, dont Monte-Carlo
et Neige & Glace 1969
Ex Jean-Pierre Nicolas, Jean-Claude Andruet
et Jean-Todt
Caisse légère usine, moteur 1440
Historique limpide

*French registration title
Chassis n°10878*

*One of the most authentic factory Berlinette
Interesting track record, including Monte-Carlo
and Neige & Glace 1969
Ex Jean-Pierre Nicolas, Jean-Claude Andruet
and Jean-Todt
Light body, 1440 engine
Clear history*

220 000 – 250 000 €

Cette Berlinette numéro de série 10878, caisse 2085, fut fabriquée fin 1968 par le service compétition Alpine de l'usine de Dieppe. Initialement immatriculée 7749 GH 76, elle dispose d'une caisse légère, et de nombreux éléments exclusifs des voitures engagées par l'usine et montées par le service compétition : fixation de l'alternateur sur le châssis, filtre à huile déporté, réservoir central type aviation de 90 l avec sa trappe de remplissage sur le côté gauche et son bouchon spécifique aviation Lebozec, petit arceau greffé dans la résine, sièges baquets « usine » typique... Sous le capot arrière, le fameux moteur Renault revu par Mignotet, porté à 1 440 cm³ et développant environ 130 ch. Contrairement au 1300 S équipées du 1 296 cm³, 10878 va pouvoir grâce à ce moteur, s'aligner en prototype Gr. 6.

Et justement, c'est l'idée de Jacques Cheinisse, patron du service course Alpine, qui décide d'engager au Monte-Carlo 1969 trois voitures en Gr. 3, pour Vinatier, Andruet et Lusénus, et une en Gr. 6 pour Nicolas. Pour une question de règlement, le Gr. 6 est rebaptisé Rallye Méditerranée, mais se déroule dans le flot du Monte Carlo « classique ». Dès le départ, Nicolas, copilote par Roure, prend la deuxième place en Gr. 6, derrière la Lancia Fulvia de Kallstrom. Le reste du Rallye voit l'équipage signer quelques scratches (quatre, toutes catégories confondues !) et podiums, mais rien n'y fait, et malgré ces coups

d'éclat, quelques soucis l'empêchent de monter sur la première marche.

Après révision, 10878 est équipée d'un autre moteur Mignotet, cette fois ci un 1600 élaboré sur la base du Renault R8 Gordini. Il s'agit de l'évolution la plus poussée de ce moteur par le préparateur de Levallois. Ainsi pourvue, elle est engagée au Neige et Glace 1969 avec l'équipage Jean-Claude Andruet – Jean Todt. Comme à son habitude, Andruet ne fait quasiment pas de reconnaissances et va connaître... dix sorties de route ! La dernière amènera l'équipage à abandonner. La Berlinette immatriculée 7749 GH 76 est donc rapatriée à Dieppe puis livrée au service VO (véhicules d'occasions) afin qu'elle soit réparée, reconditionnée (exit le moteur Mignotet) et vendue. Elle entame ainsi sa vie « civile » en janvier 1970, aux mains de Claude Swietlik, qui l'engage au Rallye des Routes du Nord... où il est contraint à l'abandon suite à un accident. Il s'inscrit ensuite au Critérium Alpin, mais a un nouvel accident, et finit sur le toit ! La Berlinette est vendue en l'état à un garagiste de Valence, qui va la réparer et participer à son volant à quelques courses de côtes locales. La voiture change encore trois fois de mains jusqu'en 1983, lorsqu'un certain Antoine Milesi s'en porte acquéreur. C'est lui qui remet la voiture en conformité « usine », avec un moteur 1440 vraisemblablement élaboré par Ferry.



Sur environ soixante Alpine 1100, 1300 ou 1440 engagées par l'usine de 1963 à 1970, seulement huit ont conservées leur châssis, caisse et carte grise d'origine. 10878 en fait partie. La voiture est vendue avec la plaque de rallye authentique du Monte Carlo 1969, offerte par Jean Pierre Nicolas.

This Berlinette, serial number 10878, body 2085, was built at the end of 1968 by the Alpine competition department of the Dieppe factory. Initially registered 7749 GH 76, it has a light body, and many exclusive elements of the cars entered by the factory and assembled by the competition department: fixing of the alternator on the chassis, deported oil filter, central aero specs 90 litres fuel tank with its trap door of filling on the left side and its specific aero specs specific aviation Lebozec, small roll bar grafted in the resin, seats buckets "factory" typical... Under the back hood, the famous engine Renault tuned by Mignotet, brought to 1.440cc and developing approximately 130 hp. Contrary to the 1300 S equipped with 1 296 cm³, 10878 will be able thanks to this engine, to line up in prototype Gr. 6 series.

And precisely, it is the idea of Jacques Cheinisse, boss of the Alpine race service, who decides to

engage in the Monte-Carlo 1969 three cars in Gr. 3, for Vinatier, Andruet and Lusénus, and one in Gr. 6 for Nicolas. For a question of regulation, the Gr. 6 race is renamed Rallye Méditerranée, but takes place in the flow of the "classic" Monte Carlo. Right from the start, Nicolas, co-driven by Roure, takes second place in Gr. 6, behind the Lancia Fulvia of Kallstrom. The rest of the Rallye saw the crew sign a few scratches (four, all categories included!) and podiums, but nothing was done, and despite these brilliant moves, a few problems prevented them from taking the top step.

After revision, 10878 is equipped with another Mignotet engine, this time a 1600 developed on the basis of the Renault R8 Gordini. This is the most advanced evolution of this engine by the Levallois-based tuner. Thus equipped, it was entered in the 1969 Neige et Glace with the crew Jean-Claude Andruet - Jean Todt. As usual, Andruet did almost no reconnaissance and went off the road ten times! The last one will lead the crew to abandon. The Berlinette, registration number 7749 GH 76, is then repatriated to Dieppe and delivered to the VO service (second-hand vehicles) so that it can be repaired, reconditioned (no more Mignotet engine) and sold. It started its "civilian" life in January 1970, in the hands of Claude Swietlik, who entered it in the Rallye des Routes du Nord... where he was



forced to retire after an accident. He then enters the Critérium Alpin, but has another accident, and ends up on the roof! The Berlinette is sold to a garage in Valence, which repairs it and takes part in some local hill-climbing races. The car changed hands three more times until 1983, when a certain Antoine Milesi bought it. It is him who brings the car back to "factory" conformity, with a 1440 engine probably developed by Ferry.

Out of about sixty Alpine 1100, 1300 or 1440 engaged by the factory from 1963 to 1970, only eight have kept their original chassis, body and registration. 10878 is one of them. The car is sold with the authentic rally plate of the 1969 Monte Carlo, offered by Jean Pierre Nicolas.











1964 DE TOMASO VALLELUNGA

Titre de circulation anglais
Châssis n°VLD 1611

Premier modèle de la légendaire
marque italienne
Rare moteur double arbre à cames d'origine
Historique connu depuis l'origine
Voiture agréable et efficace, technologie
dérivée de la compétition
Unique sur le marché

*English registration title
Chassis n°VLD 1611*

*First model of the legendary Italian brand
Rare original DOHC engine
History known from the beginning
Pleasant and efficient car, technology derived
from racing
Unique on the market*

300 000 – 330 000 €

L’inénnarrable pilote et homme d’affaires argentin Alejandro de Tomaso fonda sa propre marque en Italie en 1959, après une courte carrière de pilote en Amérique du Sud et en Italie, notamment au volant de Maserati et d’Osca. Après quelques autos exclusivement destinées à la course, il décide de se lancer dans la construction de voitures de route, en partenariat avec Ford. Le géant de Détroit, qui n’a pas pu acheter Ferrari, souhaite en effet se venger, et tente d’aller concurrencer *il Commendatore* sur son propre terrain. La première voiture de route apparaît en 1964. Baptisée Valletlunga, il s’agit d’abord d’une barquette sportive, suivie l’année suivante par un coupé carrossé par Fissore. Si les trois premiers prototypes sont en aluminium avec bloc arrière basculant, les exemplaires suivants, de série, sont en fibre de verre avec lunette traditionnelle. Construite avec un savoir-faire acquis en compétition, la nouvelle venue se distingue par une conception audacieuse et avant-gardiste. Après la sublime ATS, développée par Carlo Chiti et Romolo Tavoni, tansfuges de chez Ferrari, avec le soutien financier du Comte Volpi, il s’agit de la deuxième voiture de série à moteur central. Elle bénéficie d’un châssis hyper élaboré, couplé à un système de suspension léger et rigide directement dérivé de celui de la Formule 3 de la marque. Sous le capot arrière, on retrouve donc un moteur Ford, en l’occurrence un Kent 1500 dérivé de la série.

Malgré ses qualités sportives et son inégalable beauté, la Valletlunga, produite à une cinquantaine d’exemplaires, ne sera pas un grand succès commercial. Pourtant, son prix de 3,5 millions de liras, est très proche de celui d’une Lancia Flaminia Supersport Zagato, et deux fois moindre que celui d’une Ferrari 250 GT berlinette. Le célèbre colonel britannique Ronnie Hoare, notamment importateur Ferrari en Angleterre, émettra le souhait de disposer d’un moteur plus puissant; vœu exaucé par la marque avec la monte, en option, du moteur Ford-Lotus 1600 double ACT. Avec 135 ch et une boîte 5-vitesses, le ramage sera à la hauteur du plumage, l’ensemble offrant des performance, une tenue de route et un style rare pour l’époque.

On estime qu’une vingtaine seulement de Valletlunga ont survécu. La production confidentielle du modèle fait qu’aucun des exemplaires recensés n’est semblable à un autre. La voiture qui illustre ces pages est particulièrement intéressante, puisque construite sur le châssis numéro VLD 1611, le suffixe D – pour *destra* – indiquant une rarissime version à conduite à droite. Il s’agit par ailleurs de la version « Compétition », équipée d’origine du moteur Ford-Lotus *twin cam*. On la découvre en Angleterre, dans un essai du magazine *Autosport* paru en novembre 1965, puis aux mains du pilote Rob Lamplough.



Elle sera ensuite exportée en Australie où elle restera jusqu'en 2014, année où elle reviendra en Europe. C'est à ce moment-là qu'elle bénéficiera de soins cosmétiques et mécaniques (factures de 7 000 € jointes au dossier), permettant un usage optimal de cet authentique pur-sang. Nous vous offrons ici l'occasion rare d'acheter un mythe italien, bien plus rare qu'une Ferrari ou qu'une Maserati. Assurément le choix d'un connaisseur...



The inimitable Argentinean driver and businessman Alejandro de Tomaso founded his own brand in Italy in 1959, after a short career as a driver in South America and Italy, notably at the wheel of Maserati and Osca. After a few cars exclusively for racing, he decided to start building road cars, in partnership with Ford. The Detroit giant, which was unable to buy Ferrari, wanted to take revenge and tried to compete with il Commendatore on its own ground. The first road car appeared in 1964. Named Vallelunga, it was first open car, followed the next year by a coupe bodied by Fissore. While the first three prototypes were made of aluminum with a tilting rear end, the following production models were made of fiberglass with a traditional rear window. Built with the know-how acquired in competition, the newcomer is distinguished by a bold and avant-garde design. After the sublime ATS, developed by Carlo Chiti and Romolo Tavoni, both from Ferrari, with the financial support of Count Volpi, this is the second production car with a central engine. It benefits from a highly elaborate chassis, coupled with a light and rigid suspension system directly derived from that of the brand's Formula 3. Under the rear hood is a Ford engine, in this case a Kent 1500 derived from the series. Despite its sporty qualities and its unequalled beauty, the Vallelunga, produced in about fifty copies, will not be a great commercial success.



However, its price of 3.5 million lire is very close to that of a Lancia Flaminia Supersport Zagato, and half that of a Ferrari 250 GT berlinetta. The famous British colonel Ronnie Hoare, who was the Ferrari importer in England, wished for a more powerful engine; his wish was granted by the brand with the optional Ford-Lotus DOHC 1600. With 135 hp and a 5-speed gearbox, the performance, handling and style of this car were rare at the time.

It is estimated that only twenty Vallelungas have survived. The confidential production of the model means that no two examples are alike. The car illustrated in these pages is particularly interesting, as it was built on chassis number VLD 1611, the suffix D – for destra – indicating a rare right-hand drive version. It is also the "Competition" version, originally equipped with the Ford-Lotus twin cam engine. It was discovered in England, in a test of the Autosport magazine published in November 1965, then in the hands of the driver Rob Lamplough. It was then exported to Australia where it remained until 2014, when it returned to Europe. It is at this time that it will benefit from cosmetic and mechanical care (invoices of €7,000 attached to the file), allowing an optimal use of this authentic thoroughbred. We offer you here a rare opportunity to buy an Italian myth, much rarer than a Ferrari or a Maserati. Definitely the choice of a connoisseur...





1994 DE TOMASO GUARA SPIDER

Titre de circulation allemand
Châssis n° ZDT8950000AB00019

Production confidentielle,
version Spider rarissime
Technologie de pointe dérivée de la F1,
carrosserie en Kevlar
Moteur BMW performant et facile
Incroyable youngtimer, configuration unique
Dernière De Tomaso fabriquée

*German registration title
Chassis n°ZDT8950000AB00019*

*Confidential production, very rare Spider version
Advanced technology derived from F1,
Kevlar bodywork
Powerful and easy BMW engine
Incredible youngtimer, unique configuration
Last De Tomaso built*

200 000 – 230 000 €

L'inénarrable pilote et homme d'affaires argentin Alejandro de Tomaso fonda sa propre marque en Italie en 1959. Associé à Ford, il produira sa première voiture de route, la Vallenga, en 1964. Elle sera ensuite notamment suivie des méchantes Pantera et inimitables Mangusta, et plus placides Deauville. Alejandro de Tomaso fera, avec les rachats d'Innocenti puis de Maserati, et son aventure motocycliste (rachat de Benelli et Moto Guzzi) de mauvaises affaires. Au début des années 1990, la Guarà incarne le chant du signe de la marque, intimement liée à la gloire et à la décadence de son fondateur. Avec son châssis à poutre centrale avec tunnel basé sur celui de la très performante Maserati Barchetta Trofeo de 1991 (lancée sous l'ère De Tomaso), et rigidifié (nid d'abeille en aluminium), sa suspension développée par l'ingénieur de Formule 1 Enrique Scalabroni, sa carrosserie Kevlar et son moteur BMW V8 4 l type M60B40 développant 286 ch, la nouvelle supercar De Tomaso, développée par Carlo Gaino, de Synthesis Design, a fière allure. Sans parler de ses exceptionnelles mensurations : 2,61 m d'empattement, 4,19 m de long et plus de 2 m de large. Dévoilée au Salon de Genève en 1993 et disponible à partir de 1994 contre l'équivalent de 145 000 €, la Guarà rivalise à sa sortie avec la Ferrari 348 et la Lamborghini Diablo. Pas moins !

En 1998, Alejandro de Tomaso troque le V8 BMW contre un V8 Ford de 320 ch, renouant un partenariat historique avec le géant de Détroit. En outre, il propose une version Barchetta, un cabriolet Spider et même un toit Targa pour le coupé ! Mais les ventes ne décollent pas... En 2003, le fantasque *businessman* argentin né en 1928 décède et un an plus tard, la firme dépose le bilan. La Guarà, dernier modèle de la marque, clôture la saga, après une cinquantaine d'exemplaires construits. La dernière voiture, commandée par un Autrichien en 2004, n'a été livrée qu'en 2011 après la liquidation de De Tomaso...

Sur l'ensemble de cette production, on sait que 38 étaient des coupés, et 10 des Barchettas. Quant au Spider, la version la plus rare, il n'en aurait été produit que 2, 3 ou 4 exemplaires selon les sources, modifiés depuis des coupés à moteur BMW par la Carrozzeria AutoSport S.r.L. C'est le cas de cet exemplaire, qui fut élaboré sur la base de la 19^e Guarà construite. Il fut acheté directement à l'usine De Tomaso en 1998, via le distributeur allemand Armin Fischer, par un amateur qui le conservera 20 ans. On trouve dans le dossier de la voiture une lettre émanant de l'usine, autorisant Armin Fischer à faire ainsi transformer en Spider les Coupé numéro de châssis 19 et 20.



L'acheteur initial du châssis 19, demanda en supplément une peinture métallisée violette, un espace pour les bagages à l'arrière ou encore une direction assistée... Avec un peu moins de 15000 km depuis sa sortie de l'usine, cette voiture reste dans un état époustouflant. Elle est sans doute l'une des Guarà les plus spectaculaires qui existent et fait partie intégrante de l'histoire de De Tomaso. Assurément un *must have* pour les collectionneurs exigeants de youngtimers extraordinaires.

The innumerable Argentinean driver and businessman Alejandro de Tomaso founded his own brand in Italy in 1959. Associated with Ford, he produced his first road car, the Vallenga, in 1964. It will be followed by the wicked Pantera and inimitable Mangusta, and more placid Deauville. Alejandro de Tomaso will make, with the purchase of Innocenti and Maserati, and his motorcycle adventure (purchase of Benelli and Moto Guzzi) bad business. At the beginning of the 1990s, the Guarà embodies the song of the brand's sign, intimately linked to the glory and decadence of its founder. With its central beam chassis with tunnel based on that of the very successful Maserati Barchetta

Trofeo of 1991 (launched during the De Tomaso era), and stiffened (aluminum honeycomb), its suspension developed by Formula 1 engineer Enrique Scalabroni, its Kevlar bodywork and its BMW V8 4-liter type M60B40 engine developing 286 hp, the new De Tomaso supercar, developed by Carlo Gaino, of Synthesis Design, looks great. Not to mention its exceptional measurements: 2.61 m wheelbase, 4.19 m long and over 2 m wide. Unveiled at the Geneva Motor Show in 1993 and available from 1994 for the equivalent of €145,000, the Guarà rivaled the Ferrari 348 and the Lamborghini Diablo. No less! In 1998, Alejandro de Tomaso swapped the BMW V8 for a 320 hp Ford V8, renewing a historic partnership with the Detroit giant. In addition, he offers a Barchetta version, a Spider convertible and even a Targa roof for the coupe! But sales did not take off... In 2003, the whimsical Argentine businessman born in 1928 died and a year later, the firm filed for bankruptcy. The Guarà, the last model of the brand, closes the saga, after about fifty examples built. The very last car, ordered by an Austrian in 2004, was delivered only in 2011 after the liquidation of De Tomaso...

Of the total production, we know that 38 were coupes, and 10 were Barchettas. As for the Spider, the rarest version, it would have been produced only 2, 3 or 4 examples according to



*sources, modified from BMW-engined coupes by Carrozzeria AutoSport S.r.L. This is the case of this example, which was developed on the basis of the 19th Guarà built. It was bought directly from the De Tomaso factory in 1998, through the German distributor Armin Fischer, by an amateur who kept it for 20 years. In the car's file there is a letter from the factory, authorizing Armin Fischer to transform the Coupé chassis numbers 19 and 20 into a Spider. The original buyer of chassis 19 asked for a purple metallic paint, a luggage space in the back or a power steering... With a little less than 15,000km since leaving the factory, this car is still in a stunning condition. It is undoubtedly one of the most spectacular Guaràs in existence and is an integral part of De Tomaso history. Definitely a *must have* for the demanding collectors of extraordinary youngtimers.*





1962

JAGUAR TYPE E ROADSTER 3.8 SÉRIE 1 EX SYLVAIN GARANT

Carte grise française

Châssis n° 877183

Vendue neuve en France par le Garage
Delecroix

Achetée neuve par Sylvain Garant, ensuite
pilote de Ferrari 250 GTO

Palmarès d'époque

Version 3.8 Série 1 recherchée

Bel état de marche et de présentation

French registration title

Chassis n°877183

Sold new in France by Delecroix Garage

*Bought new by Sylvain Garant, then Ferrari
250 GTO driver*

Racing history of the period

Version 3.8 Series 1 sought after

Nice working condition and presentation

110 000 – 140 000 €

C'est sur le tard, à l'âge de 37 ans que Sylvain Garant, se lance dans la compétition automobile. Cet authentique *gentleman driver* a en effet attendu d'avoir solidement assis son entreprise avant de se lancer dans la course automobile. Une fois lancé, il fera preuve d'une vraie boulimie, courant pendant plus de 10 ans, prenant le départ des plus belles épreuves (Tour de France Automobile, 24 Heures du Mans, 1000 Kilomètres de Paris, 24 Heures de Daytona, 12 Heures de Sebring ou Targa Florio) au volant des plus belles automobiles. Amoureux de belles et performantes mécaniques, il sera pendant longtemps fidèle à Ferrari, possédant successivement les trois plus belles de la lignée 250: GT, GTO et LM... Avant de tomber amoureux des Porsche 911 les plus exclusives (ST notamment). Son très étoffé palmarès, qui compte notamment un titre de Champion de France des circuits en 1968, fait de lui l'un des pilotes privés les plus polyvalents et titrés de sa génération.

Si sa carrière est intimement liée à Ferrari puis Porsche, il ne faut pas oublier que Sylvain Garant débuta au volant d'une plus modeste Jaguar Type E. Il commanda en effet en 1962 la voiture qui illustre ces pages auprès de l'importateur français de la marque, le Garage Delecroix, à Paris.

Le roadster (Open Two-seater) conduite à gauche châssis numéro 877186 lui fut livré le 25 avril. Si la voiture arbore aujourd'hui une très belle teinte grise, elle était d'origine blanc crème avec intérieur et capote noir. On sait que cette voiture est initialement destinée à ses loisirs, mais qu'il profite de ses vacances pour s'inscrire au 6^e Rallye des Violettes, qui se déroule dans les Pyrénées à l'été 1962. Parfaitement néophyte, et sans copilote (!), il parvient néanmoins à faire le 5^e temps au scratch... et remporter sa classe ! Encouragé par ce résultat, il s'aligne au départ de la célèbre Course de côte du Mont-Dore. La concurrence y est rude, mais notre *gentleman driver* débutant se classe néanmoins à la 12^e place. Un mois plus tard, il s'aligne au Grand Prix d'Albi, qui inaugure cette année-là le Circuit du Séquestre. Il y termine 3^e et, à cours de freins, comprend qu'il lui faut changer de monture pour jouer le haut du classement. Un mois plus tard, il étrenne au Rallye de Cognac sa flamboyante neuve Ferrari 250 GT...



On sait ensuite peu de choses sur la Type E de Sylvain Garant, mais l'auto se présente aujourd'hui à nous dans un bel état, tant cosmétique que mécanique. La veille de notre essai, son actuel propriétaire venait ainsi de participer à un rallye sur deux jours totalisant plus de 600 km, sans le moindre souci. On notera que le bloc n'est pas *matching numbers*, la culasse numéro R5085-8 est bien celle d'origine. Les roadsters Type E 3.8 de première série sont des autos recherchées, et en trouver une qui a couru, qui plus est aux mains de l'un des plus attachants pilotes français des années 1960, est une occasion à ne pas louper. Avis aux amateurs d'automobiles historiques.

Sylvain Garant started racing late in life, at the age of 37. This authentic gentleman driver waited until he had a solid base in his business before launching himself into car racing. Once launched, he showed a real bulimia, running for more than 10 years, taking the start of the most beautiful events (Tour de France Automobile, 24 Hours of Le Mans, 1000 Kilometers of Paris, 24 Hours of Daytona, 12 Hours of Sebring or Targa Florio) at the wheel of the most beautiful cars. In love with beautiful and powerful mechanics, he will be for a long time faithful to Ferrari, owning successively the three most beautiful of the 250 series: GT, GTO and LM... Before falling in love with the most exclusive Porsche 911 (ST in particular). His very extensive career, which includes a title of Champion of France in 1968, makes him one of the most versatile and successful private drivers of his generation.

If his career is closely linked to Ferrari and then Porsche, we should not forget that Sylvain Garant started at the wheel of a more modest Jaguar E-Type. In 1962, he ordered the car that illustrates these pages from the French importer of the brand, the Delecroix Garage, in Paris. The left-hand drive roadster (Open Two-seater) chassis number 877186 was delivered to him on April 25. Although the car is now in a very nice grey color, it was originally creamy white with black interior and soft top.



We know that this car was initially intended for his pleasure, but that he took advantage of his vacations to enter the 6th Rallye des Violettes, which took place in the Pyrenees in the summer of 1962. Perfectly neophyte, and without a co-driver (!), he nevertheless managed to make the 5th time in the scratch... and win his class! Encouraged by this result, he took part in the famous Mont-Dore hillclimb. The competition is tough, but our gentleman driver is nevertheless ranked 12th. A month later, he took part in the Grand Prix of Albi, which inaugurated the Circuit du Séquestre that year. He finished 3rd and, having run out of brakes, realized that he had to change his ride in order to compete at the top of the ranking. A month later, he was given his brand new Ferrari 250 GT at the Cognac Rally...

We don't know much about Sylvain Garant's E-Type, but the car is now in a very good condition, both cosmetically and mechanically. The day before our test drive, its current owner had just participated to a two-day rally totaling more than 600 km, without any problem. Note that if the block is not matching numbers, the cylinder head number R5085-8 is the original one. The first series E-Type 3.8 roadsters are sought-after cars, and finding one that has been raced, and moreover in the hands of one of the most endearing French drivers of the 1960s, is an opportunity not to be missed. Notice to all historical car lovers.









1962 °BÜSSING LU 5/10 M BURGLÖWE 65

Carte grise française poids lourd
Châssis n° 370025

Parfait pour porter votre voiture de course
d'un circuit à l'autre
Look inimitable, magnifique livrée verte
Austin-Healey Racing
Important dossier, dont factures, photos,
livret et manuel d'entretien d'origine
Véhicule intégralement restauré et transformé
en 2003
Unique sur le marché

*French registration title
Heavy vehicle license needed
Chassis n°370025*

*Perfect to carry your race car from one track
to another
Inimitable look, beautiful green Austin-Healey
Racing livery
Important file, including invoices, photos,
booklet and original service manual
Completely restored and transformed in 2003
Unique on the market*

35 000 – 55 000 €





1958 °RENAULT 1000 KG « AVIA MOTOR OIL » CARROSSERIE LE BASTARD

Vendu sans titre de circulation
Châssis n° 2880398

Véhicule publicitaire emblématique
de la caravane du Tour de France cycliste
Carrosserie Le Bastard représentant
deux bidons d'huile Avia géants
Support publicitaire unique
Mécanique robuste et indestructible

Petit espace intérieur pouvant recevoir
une table et deux chaises

*To be registered as a historic vehicle
Chassis n°2880398*

*Emblematic advertising vehicle of the Tour
de France cycling caravan*

*Le Bastard bodywork representing two giant
Avia oil cans
Unique advertising support
Robust and indestructible mechanics
Small interior space for a table and two chairs*

15 000 – 20 000 €



1969

°STEYR PUCH HAFLINGER 700 AP 4X4 SÉRIE 2

Vendu sans titre de circulation

Véhicule tout-terrain hyper ludique

Conception militaire robuste pour l'Autriche et la Suisse

Moteur bicylindre en position centrale AR, boîte-5 synchronisée

Environ 7 000 exemplaires

Idéal maison de campagne ou résidence secondaire

To be registered as a historic vehicle

*Extremely playful off-road vehicle
Robust military conception for Austria
and Switzerland*

*Twin-cylinder engine in mid-rear position,
synchronized 5-speed gearbox
Approximately 7,000 units
Ideal for country house or second home*

10 000 – 15 000 €

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 information

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.

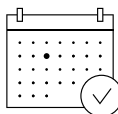
Nous sommes joignables par e-mail ou par téléphone.

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.

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

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

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



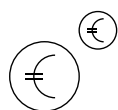
Contracting

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 ?

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

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.

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.

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 5 000 €)

Laisser une enchère maximum auprès de **bid@aguttes.com**

Venir et enchérir en salle

Payer et récupérer son lot

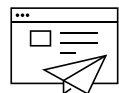
Régler son achat (idéalement paiement en ligne / carte ou virement bancaire)

Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur

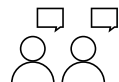
1



2



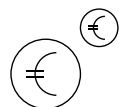
3



4



5



Buying at Aguttes?

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.

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...

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.

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.

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 DE VENTES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2022

Il est précisé que la SAS Claude Aguttes agit en tant que mandataire et pour le compte seul du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu exclusivement entre le vendeur et l'acheteur. Les relations entre la SAS Claude Aguttes et l'acheteur sont régies par les présentes conditions générales. En aucun cas, la SAS Claude Aguttes ne saurait être tenue pour responsable d'une faute commise par le vendeur ou par l'acheteur. La vente sera faite expressément au comptant et conduite en Euros. Les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants : AUTOMOBILES :

Les lots 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 24, 28, 29, 30, 31, 33, 36, 37, 38, 39, 40, 44 sont vendus en partenariat avec Les Damiers qui en a fait l'expertise.

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

AUTOMOBILIA :

- 20%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 24 %^{TTC}

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

MENTIONS PARTICULIÈRES

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du Tribunal avec des honoraires acheteurs de 14.28 %^{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.

Lots visibles uniquement sur rendez-vous

~ Lots fabriqués à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir.

STOCKAGE ET LIVRAISON À L'ISSUE DE LA VENTE

Vente des Damiers / Cassel 2022: 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 et 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.

- Pour les lots 1 à 11 inclus : L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 150€^{HT} pour le stockage de son achat jusqu'au 17 mai inclus. La responsabilité d'incident lors du stockage n'étant pas à la charge de Aguttes SAS / Les Damiers

- Pour les lots 12 à 45: L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 300€^{HT} pour le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incident lors du stockage n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.

- À partir du mercredi 18 mai, le coût quotidien du stationnement sera de 35€^{HT} par jour (25€^{HT} - lot 1 à 13), chaque journée commencée étant due, et sera à régler lors de la reprise du véhicule. Le stockage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-Preneur ni de l'expert à quelque titre que ce soit.

Dès l'adjudication, l'objet sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité.

TVA

Le montant de la TVA correspond aux taux en vigueur soit 20% et est incluse dans le prix d'adjudication. La TVA sur les frais est récupérable pour le professionnel fran-

çais et 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.

DIVERS

Les voitures françaises de plus de 75 ans au moment de la vente et d'un montant supérieur à 50 000€ sont dans l'obligation de présenter un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont soumises à des délais d'environ trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences. Aguttes ne pourra être tenu responsable des délais du ministère de la culture. Aucun véhicule ne pourra être délivré sans ce document. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

GARANTIES DU BIEN MIS EN VENTE ET DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION

1°/ L'ordre du catalogue sera suivi.

2°/ Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité de la SAS Claude Aguttes et de son expert, compte tenu 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. Les indications données par Aguttes SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant l'objet ou l'automobile sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation. L'absence d'indications particulières au catalogue n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut. D'autre part, 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. En aucun cas, ils ne remplacent l'examen personnel de l'œuvre ou de l'automobile par l'acheteur ou par son représentant.

3°/ L'état d'une voiture pouvant varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente jusqu'au moment de la prise en main du lot par l'adjudicataire, les véhicules sont vendus en l'état. Une exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours, permettant aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des biens mis en vente, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée. Il est conseillé aux acheteurs de se faire accompagner à l'exposition par un professionnel de l'automobile et de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicule (titre de circulation, contrôle technique...) mis à leur disposition par la SAS Claude Aguttes. Les renseignements sur le véhicule (état, kilométrage reposant sur la lecture des compteurs...) portés au catalogue sont donnés à titre indicatif, étant précisé que l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente.

4°/ Le texte en français est le texte officiel qui sera retenu en cas de litige. Les descriptions en anglais et les indications de dimensions en inches ne sont données qu'à titre indicatif et ne pourront être à l'origine d'une réclamation. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. Les reproductions des œuvres au catalogue sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif.

5°/ Les désignations des véhicules (modèle, type, année...) reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation et ce pour des raisons administratives.

6°/ Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques et factures qui sont à leur disposition auprès de la maison de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

7°/ Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

Important : il est signalé que les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieures à celles d'aujourd'hui et qu'une grande prudence est recommandée aux acheteurs, surtout lors de la première prise en mains. Il est conseillé également, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toute les vérifications nécessaires (niveaux d'huile, pression pneus, etc.). La SAS Claude Aguttes ne pourra être tenue comme responsable pour un incident relevant d'une utilisation n'ayant pas tenu compte de ces recommandations. Tout adjudicataire a l'obligation d'assurer son véhicule dès l'adjudication : la S.A.S. Claude Aguttes ne saurait être tenue responsable des dommages survenus après l'adjudication.

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.

Important : Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois, nous acceptons gracieusement 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 omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. Nous acceptons gracieusement 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.

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.

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 adjudgé ne peut être délivré à l'acheteur que lorsque la société en a perçu le prix ou lorsque toute garantie lui a été donnée sur le paiement du prix par l'acquéreur.

Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

- Espèces : (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)
 - Jusqu'à 1 000€
 - Ou jusqu'à 15 000€ pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)
- Paiement en ligne sur (jusqu'à 10 000€) <http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>
- Virement : Du montant exact de la facture (les frais bancaires ne sont pas à la charge de l'étude) provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de la facture.

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

- Carte bancaire : une commission de 1.1%^{TTC} sera perçue pour tous les règlements > 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

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. À défaut d'un règlement dans les 30 jours, une pénalité de retard de 10% sera imputée à votre bordereau.

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).

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Le législateur impose des règles strictes pour l'utilisation commerciale des espèces d'animaux inertes. La réglementation internationale du 3 Mars 1973 (CITES) impose pour les différentes annexes une corrélation entre le spécimen et le document prouvant l'origine licite. Ce règlement - 338/97 du 9/12/1996 - retranscrit en droit Communautaire Européen (Annexes A/B/C) permet l'utilisation commerciale des spécimens réglementés (CITES) sous réserve de présentation de documents prouvant l'origine licite ; ces documents pour cette variation sont les suivants :

- Pour l'Annexe A : C/C fourni reprenant l'historique du spécimen (pour les spécimens récents)
- Pour l'Annexe B : Les spécimens aviens sont soit bagués soit transpondés et sont accompagnés de documents d'origine licite. Le bordereau d'adjudication de cette vocation doit être conservé car il reprend l'historique de chaque spécimen. Pour les spécimens récents protégés repris au Code de l'Environnement Français, ils sont tous nés et élevés en captivité et bénéficient du cas dérogatoire de l'AM du 14/07/2006. Ils peuvent de ce fait être utilisés commercialement au vu de la traçabilité entre le spécimen et les documents justificatifs d'origine licite. Les autres spécimens bénéficiant de datation antérieure au régime d'application (AM du 21/07/2015) peuvent de ce fait être utilisés commercialement.

Pour les spécimens antérieurs à 1947 présents sur cette vocation, ils bénéficient du cas dérogatoire du Règlement 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 permettant leur utilisation commerciale. En revanche, pour la sortie de l'UE de ces spécimens Cites pré-convention est nécessaire. Pour les spécimens d'espèce chassables (CH) du continent Européen et autres, l'utilisation commerciale est permise sous certaines conditions.

Pour les espèces dites domestiques (D) présentes dans cette vocation, l'utilisation commerciale est libre. Pour les spécimens anciens dits pré-convention (avant 1975) ils respectent les conditions de l'AM du 23/12/2011 et de ce fait, peuvent être utilisés commercialement. Les autres spécimens de cette vocation ne sont pas soumis à la réglementation (NR) et sont libres de toutes utilisations commerciales. Le bordereau d'adjudication servira de document justificatif d'origine licite. Pour une sortie de l'UE, concernant les Annexes I/A, II/B et III/C un CITES de réexport sera nécessaire, celui-ci étant à la charge du futur acquéreur.

PHOTOGRAPHES POUR CETTE VENTE

Antoine Pascal, Mathieu Bonnevie, Arthur Chambre, Kevin van Campenhout, Vincent Bourgain

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.



TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR CARS AND AUTOMOBILIA 2022

It is stipulated that Claude Aguttes SAS acts as an agent and solely on behalf of the seller. The sales agreement for the goods presented for sale at public auction is entered into exclusively by the seller and the buyer. The relationship between Claude Aguttes SAS and the buyer is subject to the present general conditions. On no account may Claude Aguttes SAS be held responsible for any error made by either the seller or the buyer. The sale will be held strictly on a cash basis and conducted in Euros. In addition to the hammer price for the lot, the buyer will pay the following costs:

CARS: Lots 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 24, 28, 29, 30, 31, 33, 36, 37, 38, 39, 40, 44 are being sold in partnership with Les Damiers, which has appraised them.

- 15% before tax + VAT at the current rate, i.e. 18% including tax up to €500,000
 - 12% before tax + VAT at the current rate, i.e. 14.4% including tax over €500,001
 - 10% before tax + VAT at the current rate, i.e. 12% including tax over €1,000,001
- AUTOMOBILIA:*

- 20% before tax + VAT at the current rate, i.e. 24% including tax

SPECIAL CONDITIONS

+ Lots sold during a court-ordered sale following a court ruling: buyers' fees of 14.28% including tax

° Lots in which the auction house or one of its partners has 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.

Lots which may be viewed only by appointment

~ Lots made from materials of animal origin. Import restrictions are to be expected.

STORAGE AND DELIVERY AFTER THE SALE

Collection during the Damiers Sale / Cassel 2022 : An email will be sent the day after the sale to each purchaser indicating the contact, the place and the amount to be paid to recover his vehicle. Vehicles will be stored on the evening of the sale. They may be collected from Tuesday following the sale on appointment, after the hammer price and all fees have been settled.

• From lot 1 to 11 included: Buyers will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €150 before tax covering parking of the car. Aguttes SAS / Les Damiers will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.

• Lot 12 to 45 included: Buyers will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €300 before tax covering parking and shipping of the car. Aguttes SAS / Les Damiers will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.

• From Wednesday the 18th, the cost of parking will be €35 + VAT per day (25€+ VAT - lot 1 to 11) , each day started being due in full, to be paid when the vehicle is collected. Neither the auctioneer nor the expert shall be deemed responsible for storage of the vehicle in any way whatsoever. As soon as the hammer has fallen, the lot will be the sole responsibility of the successful bidder. The buyer will be personally responsible for insuring his or her purchases, and Claude Aguttes SAS / Les Damiers declines any responsibility for any damage to the lot which may occur to these goods, with immediate effect from the hammer falling. The lots will be delivered to the buyer in person or to a third party designated by him/ her and to whom he/she will have given an original written authorization and a copy of his/ her proof of identity.

VALUE ADDED TAX ('TVA')

The amount of Value Added Tax ('TVA') corresponds to the current rate, i.e. 20%, and is included in the hammer price. The 3% VAT on this tax may be recovered by French professional buyers and reimbursed to buyers from outside the European Union (EU) upon presentation of the supporting documentation for export outside the EU or, for a professional purchaser with an intra-community VAT number, a document proving delivery in an EU member state.

MISCELLANEOUS

French cars which are more than 75 years old at the time of the sale and with a value exceeding €50,000 require an 'export passport' ('passeport d'exportation') to leave French territory and an export licence to be taken out of Europe. These procedures will take an additional period of approximately three months for the 'export passports' and a further month for the export licences. The buyer will be personally responsible for insuring his/her purchases with immediate effect from the time the hammer falls.

GUARANTEES REGARDING THE GOODS FOR AUCTION AND SPECIFIC PROVISIONS PERTAINING TO CLASSIC CARS

1°/ The sale will follow the order in the catalogue.

2°/ In accordance with the law, the information provided in the catalogue is the responsibility of Claude Aguttes SAS and its expert, taking into account any corrections announced when the lot is presented and noted in the record of the sale. Attributions given are established on the basis of scientific and artistic knowledge at the time of the sale. Any indications by Claude Aguttes SAS concerning the existence of a restoration, accident or any other incident affecting the item or vehicle are given in order to help potential buyers inspect the item or vehicle and remain subject to his or her own appreciation of it. The absence of any specific information in the catalogue in no way implies that the goods concerned are free from any defects. Furthermore, the condition reports requested from Claude Aguttes SAS and the expert before the sale are given for information purposes only. No responsibility is assumed by Claude Aguttes SAS and the expert for these reports, and they may not be used as the basis for any legal claim. Under no circumstances should these reports replace a personal examination of the item or vehicle by the buyer or his/ her representative.

3°/ Since the condition of a car may change between the time at which it is described for inclusion in the catalogue and the time at which it is presented for sale, right until it is taken over by the successful bidder, all vehicles are sold 'as is'. As a viewing of the goods for auction is held over several days prior to the sale, allowing buyers to assess their condition, no claims will be accepted once the lot has been sold. Buyers are recommended to take a professional from the automotive sector with them to the viewing and to examine the documents relating to each vehicle (registration papers, roadworthiness inspection certificates etc.) made available to them by Claude Aguttes SAS. Details given for each vehicle (condition, mileage covered on the basis of the odometer reading etc.) and noted in the catalogue are provided for information purposes only; it should be pointed out that the condition of a car may change between the time when it is described for inclusion in the catalogue and the time at which it is presented for sale.

4°/ The French-language text is the official text which will be referred to in the event of any dispute. The descriptions in English and any measurements in inches are given solely for information purposes and may not be used as the basis of any claim. Any facts presented in the catalogue are provided for information purposes only. The goods for auction are reproduced in the catalogue as faithfully as possible, but a difference of colour or tone is nonetheless possible. Dimensions are given for information purposes only.

5°/ For administrative reasons, the vehicle designations used (model, type, year etc.) correspond, save for some exceptions, to the information given in the vehicle registration papers.

6°/ Buyers are deemed to have examined the documents relating to each vehicle, and in particular the roadworthiness inspection certificates and bills made available to them by the auctioneers. Vehicles may, however, be sold without having gone undergone a statutory roadworthiness inspection on account of their age, the fact that they are not in running order or their status as motorsport vehicles. Vehicles originating from outside France are presented without a French roadworthiness inspection certificate ('contrôle technique'). Members of the public should inquire about this during the viewing and auction.

7% Buyers are solely responsible for changing the vehicle registration, and in particular for doing so within the time stipulated in law.

Important: It must be stressed that the vehicles offered for sale date back to a period when their performance and safety conditions fell far short of today's standards; buyers are therefore urged to exercise the utmost caution, especially when driving them for the first time. Before using them, it is also recommended to prepare them for the road and to carry out all necessary checks (oil level, tyre pressures etc.). Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any incident arising from the use of a vehicle where these recommendations have not been followed. All buyers are required to insure their vehicles immediately following their successful bid; Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any damage incurred after the hammer has fallen.

BIDS

The highest and final bidder shall be the purchaser.

Should the auctioneer recognise two simultaneous bids on one lot, the lot will be re-offered for sale and all those present in the saleroom may participate in this second opportunity to bid.

Important: Bidding is typically conducted in the saleroom. We will, however, be pleased to accept some bids by telephone from prospective buyers who have made their interest known before the sale. We cannot accept any responsibility, in particular should it prove impossible to establish a phone connection, if the connection is established too late or should there be errors or omissions relating to the reception of bids by telephone. We accept orders to bid sent to us free of charge. We cannot accept any responsibility, notably in the case of errors or the omission of written bid instructions.

In making a bid, bidders accept their personal responsibility to honour the hammer price plus the buyer's fees and any taxes which may be due. Except in the case of a written agreement with Claude Aguttes SAS prior to the sale, specifying that the bidder is acting as an agent on behalf of a third party known to and approved by Claude Aguttes SAS, the bidder is deemed to be acting on his or her own behalf. We remind our sellers that bidding on their own items is forbidden.

PAYMENT FOR PURCHASES

We strongly encourage buyers to settle their purchases by credit card or bank transfer. In accordance with article L.321-14 of the French commercial code, an item sold at auction may only be delivered to the buyer when the company has received the amount due or has been provided with a guarantee that the amount has been paid by the purchaser.

Means of payment accepted by our accounts department:

- 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 online (up to €10,000) at: <http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>
- Bank transfer: For the exact amount shown on the invoice (no bank fees should be charged to the auction house), sent from the purchaser's account and indicating the invoice number.

Banque de Neufilze, 3 avenue Hoche, 75008 Paris, France
Account holder: Claude AGUTTES SAS
Bank code 30788 – Sort code 00900
Account number 02058690002 – RIB key 23
IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223
BIC NSMBFRPPXXX

- Credit card (except American Express and remote payment). 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.

NON-PAYMENT

CLAUDE AGUTTES SAS will claim from buyers who fail to pay interest levied at the legal rate plus 5 percentage points and the reimbursement of any additional costs resulting from their failure to pay, with a minimum fee of €500, including in the case of false bidding ('revente sur folle enchère') the difference between the price at which the lot was originally auctioned and the price obtained at its re-sale, together with the costs incurred in holding this new sale. Without any payment within 30 days, 10% penalty will be applied to your invoice.

LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is stipulated that any public liability actions instituted on the occasion of valuations or voluntary and court-ordered public auctions will lapse five years after the date of the valuation or auction. These terms and conditions of sale are governed exclusively by French law. Any dispute relating to their existence, their validity, the right to challenge them and their binding effect on any bidder or purchaser shall fall within the jurisdiction of the courts of Paris (France).

FURTHER INFORMATION

French law imposes strict rules applying to the commercial use of endangered species of animals. The different appendices to the international regulations of 3 March 1973 (CITES) require that a link be established between the specimen and the document proving its lawful origin. This ruling – 338/97 dated 9/12/1996 – which has been re-transcribed in European Community law (Appendices A/B/C) allows the commercial use of regulated species (CITES) subject to the presentation of documents proving their lawful origin. The documents in this instance are the following:

- For Appendix A: a detailed history of the specimen (for recent specimens)
- For Appendix B: birds must be fitted with either identification bands or electronic tags and must have documentation proving their lawful origin. The auction sale record must be kept as it provides a complete history of each specimen. Recent specimens from species protected in the French Environmental Code, born and raised in captivity, enjoy an exemption under the ministerial decree of 14/07/2006. As such, they may be used commercially, given the traceability between the specimen and the documentation proving its lawful origin. Other specimens which pre-date the application of these rules (ministerial decree of 21/07/2015) may be used commercially.

Specimens prior to 1947 presented at this sale enjoy an exemption under Ruling 338/97 dated 9/12/1986 (article 2) which allows their use for trade. To take these specimens out of the European Union, however, requires a pre-CITES Convention agreement. For species which can be hunted in Europe and elsewhere, their commercial use is allowed under certain conditions.

So-called domesticated species presented at this sale may be freely exploited for commercial purposes. Older specimens prior to the Convention (pre-1975) comply with the conditions of the ministerial decree dated 23/12/2011 and may therefore be used commercially. The other specimens from this sale are not subject to any regulations and may be freely used for any commercial purposes. The auction sale record will substantiate their lawful origin. To take them out of the EU, with regard to Appendices I/A, II/B and III/C, a CITES re-export form will be needed, at the expense of the future buyer.

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 Juguet
+33 (0)1 41 92 06 47 • juguet@aguttes.com

Montres

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

Peintres d'Asie

Charlotte Aguttes-Reynier
+33 (0)1 41 92 06 49 • reynier@aguttes.com

Tableaux & dessins anciens

Grégoire Lacroix
+33 (0)1 47 45 08 19 • lacroix@aguttes.com

Vins & spiritueux

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

Inventaires & partages

Claude Aguttes
Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 • 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



1966 – Ferrari 330 GT 2+2 ex Chris Amon Série II. **Vendue 407 100 € le 27 mars 2022**

RENDEZ-VOUS chez *Aguttes*

AVRIL
MAI
2022

Calendrier des ventes

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

LA VENTE DES DAMIERS
UN PREMIER MAI À CASSEL
Cassel

02.05

MAÎTRES ANCIENS
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

04.05

**RENDEZ-VOUS
CLASSIQUE**
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

TOUR AUTO

LA VENTE OFFICIELLE



Prochaine vente
25 avril 2022



Automobiles de collection

1992 – Benetton B192 – V8 3.5l Ford-Cosworth
Lot 17



Montres de collection

URWERK
No. 5/25, réf. UR 103
Lot 5



Vins & Spiritueux

1 Mathuzalem Champagne Brut
Collection Amour de DEUTZ, 2002
Lot 18

AGUTTES

Contact : Gautier Rossignol
+33 (0)1 47 45 93 01 • rossignol@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

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

4 VENTES PAR AN

Vente exclusivement en ligne
Mai 2022

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



Rolex. GMT Master II. Réf. 116758 SARU
Vendue 115 700€ en mars 2022

AGUTTES
O N L I N E

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

BIJOUX & PERLES FINES

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente

23 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 Montlhéry...
Vendue 507 400 € en mars 2022

AGUTTES

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



AGUTTES