

AGUTTES

ENDURANCE LEGENDS COLLECTION JACQUES NICOLET

27 avril 2023





**CONTACTS
POUR CETTE VENTE**



Directeur du département

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



Spécialiste

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



**Spécialiste
Région Rhône-Alpes**

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



Spécialiste consultant

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



Assistant spécialisé

Augustin Delalande
+33 (0)1 47 45 93 01
delalande@aguttes.com
automobiles@aguttes.com



Responsable administratif

Xavier Gonzalez
+33 (0)1 47 45 93 01
gonzalez@aguttes.com

**Directeur du pôle
Luxe & art de vivre**

Philippine Dupré la Tour

**Enchères par téléphone
Ordre d'achat**

bid@aguttes.com

Relations acheteurs

Marie du Boucher
+33 (0)1 41 92 06 41
duboucher@aguttes.com

Délivrances et expéditions

Hugo Baldy
+33 (0)7 60 78 10 18
baldy@aguttes.com

**Département marketing
& communication**

Clémence Lépine
lepine@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
jjayou@aguttes.com

AGUTTES

Président Claude Aguttes

Directeur général Philippine Dupré la Tour

Associés

Directeur associé
Charlotte Aguttes-Reynier

Associés

Sophie Perrine, Gautier Rossignol,
Maximilien Aguttes

**Aguttes
(SVV 2002 - 209)**

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

SELARL Aguttes & Perrine

Commissaire-priseur judiciaire

ENDURANCE LEGENDS
COLLECTION JACQUES NICOLET

Vente aux enchères publique à huis clos

Aguttes Neuilly | par téléphone ou ordre d'achat uniquement
Jeudi 27 avril 2023, 16h

Exposition sur rendez-vous

Pour toute demande de rendez-vous, merci de bien vouloir prendre
contact avec le département par mail ou téléphone.

Informations sur **aguttes.com**

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

Aguttes Neuilly

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



AVANT-PROPOS

Reposant sur les mêmes principes que la vente aux enchères traditionnelle à l'exception du déroulement final qui se fera à huis clos, cette vente est ouverte à tous les enchérisseurs qui auront pris le soin de rentrer en contact avec la maison de ventes pour s'inscrire.

Le catalogue de vente, l'accès aux informations par voiture et l'exposition sur rendez-vous permettront aux enchérisseurs intéressés de découvrir plus en détails chaque lot puis d'entrer en contact avec un des spécialistes du département.

La vente ne sera pas retransmise en *live* sur Internet et aucun prix d'adjudication ne sera communiqué à l'issue de la vente afin de favoriser les enchères et permettre ainsi aux collectionneurs, *gentlemen drivers*, investisseurs et *brokers* d'enchérir sans divulgation des résultats. Cela afin de conserver toute l'exclusivité de cette collection et de préserver les intérêts du vendeur et des acheteurs.

C'est une première en France qu'Aguttes est fière de vous proposer.

Based on the same principles as the traditional auction, except for the final process which will take place behind the scenes, this sale is open to all bidders who have contacted the auction house to register.

The catalog, access to information by car and the exhibition by appointment will allow interested bidders to discover each lot in detail and then to contact one of the department's specialists.

The sale will not be broadcast live on the Internet and no auction price will be communicated at the end of the sale in order to encourage bidding and thus allow collectors, gentlemen drivers, investors and brokers to bid without disclosing the results at the end of the sale. This is to preserve the exclusivity of this collection and to protect the interests of the seller and the buyers.

This is a first in France that Aguttes is proud to offer.

Cette collection que nous avons l'honneur de nous voir confiée à la vente est l'illustration parfaite de la capacité humaine à défier les limites de la mécanique et, par extrapolation, les limites du temps.

Les 24 Heures du Mans, la plus célèbre course d'endurance au monde, l'une des plus anciennes aussi, symbolise l'alliance des rêves les plus fous aux exploits les plus héroïques.

Face à l'inéluctable verdict du temps, les plus grands pilotes y ont côtoyé les plus anonymes, les plus formidables voitures de course y ont doublé les plus modestes pour écrire quelques-unes des plus belles pages de l'histoire du sport automobile, émaillées d'exploits, d'innovations, de joies et parfois de drames.

Sans le génie humain, car c'est bien de cela qu'il s'agit, le monde de l'endurance ne pourrait être tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Jacques Nicolet fait partie de ceux qui ont cru en leurs rêves. D'abord en courses historiques, puis aux 24 Heures du Mans et désormais à travers le monde dans de nombreuses disciplines, il porte dans son ADN cette indéfectible envie d'avancer, d'entreprendre et d'innover.

Des années 1960 aux années 2000, les voitures de sa collection furent élaborées pendant des mois, projetées, conçues, fabriquées, parfois pour une seule course.

Aussitôt le drapeau à damier déployé, elles devinrent obsolètes, dépassées par de nouvelles arrivantes plus performantes.

Heureusement, notre époque a redonné vie à ces trésors du passé et notre passion leur offre une nouvelle raison d'exister, une nouvelle occasion de briller.

Telle une revanche sur l'horloge du temps, elles peuvent à nouveau croiser le fer. Les heures, les minutes, les secondes ne comptent plus, elles sont devenues légendaires.

Je tiens à remercier Jacques Nicolet et sa famille de la confiance qu'ils nous témoignent en nous confiant cette vente. Quelle soit le reflet de notre passion commune et de celles et ceux qui la partagent.



Vidéo *Endurance Legends*
Collection Jacques Nicolet

This collection we have the honor to be entrusted with for sale is the perfect illustration of the human capacity to defy the limits of mechanics and, by extrapolation, the limits of time.

The 24 Hours of Le Mans, the most famous endurance race in the world, and also one of the oldest, symbolizes the alliance of the wildest dreams with the most heroic feats.

Faced with the inescapable verdict of time, the greatest drivers have rubbed shoulders with the most anonymous, the most formidable racing cars have overtaken the most modest to write some of the most beautiful pages in the history of motor sport, studded with exploits, innovations, joys and sometimes tragedies.

Without human genius, the world of endurance racing could not be as we know it today.

Jacques Nicolet is one of those who believed in their dreams. First in historic races, then in the 24 Hours of Le Mans and now throughout the world in many disciplines, he carries in his DNA this unflinching desire to move forward, to undertake and to innovate.

From the 1960s to the 2000s, all cars in his collection were developed for months, planned, designed and built, sometimes for a single race.

As soon as the checkered flag was displayed, they became obsolete, overtaken by new and more powerful cars.

Fortunately, our era has given new life to these treasures of the past and our passion offers them a new reason to exist, a new opportunity to shine.

Like a revenge on history, they can cross swords again. Hours, minutes and seconds no longer count, they have become legends.

I would like to thank Jacques Nicolet and his family for the trust they have placed in us by entrusting us with this sale. May it be a reflection of our common passion and of those who share it.



INDEX

2014 – LIGIER JS P2	15
2011 – OAK-PESCAROLO LMP2	29
2013 – ART CAR - OAK RACING COSTA	39
1982 – RONDEAU M382	49
1974 – MARCH 74S	61
1972 – DUCKHAMS LM	73
1969 – MIRAGE M3 SPYDER	87
1967 – MGC GTS « SEBRING »	101

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

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



JACQUES NICOLET : LA PASSION POUR MOTEUR

Que ce soit dans le monde de l'entreprise ou sur les circuits, pour le clan Nicolet, la vie ne vaut d'être vécue qu'à 200 idées (ou kilomètres) à l'heure. Avec l'enthousiasme qui le caractérise, Jacques Nicolet a transformé le groupe Everspeed en une formidable aventure industrielle et familiale, dédiée à la passion automobile.

JACQUES NICOLET: PASSION AS A DRIVING FORCE

Whether in the business world or on the racetrack, for the Nicolet clan, life is only worth living at 200 ideas (or kilometers) per hour. With his characteristic enthusiasm, Jacques Nicolet has transformed the Everspeed group into a formidable industrial and family adventure, dedicated to the passion for cars.



Jacques Nicolet dans les atelier de Ligier Automotive auprès d'un coque carbone, symbolique de son activité (il possède notamment HP Composites, une entreprise très pointue dans le domaine du carbone). Jacques Nicolet in the Ligier Automotive workshop next to a carbon hull, symbolic of his activity (he owns HP Composites, a very specialised company in the carbon field). ©DPPI

Quand est-ce que Jacques Nicolet a contracté le virus de la vitesse? À huit ans, lorsque son père lui a appris à conduire la Fiat 500 familiale dans les allées d'un parc? Quelques mois plus tard, lorsque ce même père changeait régulièrement de voiture pour améliorer ses chronos sur le chemin menant à l'école de ses trois fils? A moins que ce ne soit lorsque le jeune Nicolet trainait ses guêtres dans le paddock de la course de côte du Mont-Ventoux, non loin de l'hôtel familial? Ou au guidon de sa Yamaha 350 RDLC? Allez savoir...

Quoiqu'il en soit, ce virus s'est fait une place durable. Avec une phase aigue lorsque Jacques Nicolet s'est vu offrir un stage de pilotage, en récompense de son bac, et lorsque Jean-Pierre Nicolas, dans la foulée, lui a proposé un rôle d'ouvreur au Rallye Monte-Carlo (« une des plus belles semaines de ma vie! », s'extasie encore l'intéressé).

Et puis, le virus a muté pour se mettre au service d'une vie professionnelle trépidante dans laquelle Jacques Nicolet s'investit à fond, bien sûr. Après une décennie passée au sein de l'entreprise Pierre & Vacances, il s'associe avec Alain Taravella en 1994 pour fonder Altarea, un groupe immobilier d'abord spécialisé dans la conception et la gestion de centres commerciaux. Après quelques succès comme la création de Bercy-Village, Altarea élargit progressivement son champ d'action, entre en bourse en 2004, rachète la Cogedim en 2007 et se positionne comme l'un des leaders français de l'immobilier.

Dès 1998, l'entrepreneur s'autorise quelques sorties en courses historiques au volant d'une simple Alfa Romeo Giulia. Pas de doute, le virus de la vitesse est toujours-là et le coup de volant repéré par Jean-Pierre Nicolas vingt ans plus tôt n'a pas disparu. Jacques Nicolet commence à acheter quelques autos, avec une prédilection pour des modèles rares dotés d'une histoire unique. Comme cette Costin Nathan au châssis... en bois, dégotée dans une grange à Périgueux!

When did Jacques Nicolet catch the speed bug? At the age of eight, when his father taught him to drive the family Fiat 500 in the alleys of a park? A few months later, when the same father regularly changed cars to improve his times on the way to his three sons' school? Or maybe it was when the young Nicolet was riding in the paddock of the Mont-Ventoux hill climb, not far from the family hotel? Or at the handlebars of his Yamaha 350 RDLC? Who knows...

Whatever the case, this virus has made a lasting place for itself. The first phase was when Jacques Nicolet was offered a driving course as a reward for his baccalaureate, and when Jean-Pierre Nicolas offered him a role as an usher at the Monte-Carlo Rally ("one of the most beautiful weeks of my life", he still raves).

Then, the virus mutated to serve a hectic professional life in which Jacques Nicolet is fully involved, of course. After a decade spent at Pierre & Vacances, he joined forces with Alain Taravella in 1994 to found Altarea, a real estate group initially specialized in the design and management of shopping centers. After a few successes such as the creation of Bercy-Village, Altarea gradually broadened its scope, went public in 2004, bought Cogedim in 2007 and positioned itself as one of the French leaders in real estate.

As early as 1998, the entrepreneur allowed himself a few trips to historic races at the wheel of a simple Alfa Romeo Giulia. There is no doubt that the speed bug is still there and that the drive spotted by Jean-Pierre Nicolas twenty years earlier has not disappeared. Jacques Nicolet starts to buy some cars, with a predilection for rare models with a unique history. Like this Costin Nathan with a wooden chassis, found in a barn in Périgueux!

En 2005, Jacques Nicolet se rend à Magny-Cours et y rencontre Guy Ligier : « le courant est bien passé et la discussion s'est éternisée. Elle s'est terminée à 2 heures du matin. Je lui avais alors acheté deux barquettes CN à coque carbone ! » Jacques Nicolet se met donc à courir aussi dans les courses modernes. Bien vite, il ne se contente plus de prendre le volant pour le plaisir.

Sa nature d'entrepreneur invétéré le pousse à aborder le sport automobile comme un secteur d'activité où passion et raison peuvent se mêler à un rythme effréné. Petit à petit, Jacques Nicolet prend de la distance avec l'immobilier pour investir dans le secteur automobile. En 2007, il rachète l'écurie Saulnier Racing avec laquelle il participe à ses premières 24 Heures du Mans, un rêve depuis qu'il était monté avec son frère en train d'Avignon pour assister à la course alors qu'il avait 14 ans. Cette année-là, il se rapproche aussi d'Henri Pescarolo, qu'il rencontre lors de la création d'un centre commercial Family Village sur la ligne droite des Hunaudières, au Mans.

Jacques Nicolet a déjà en tête une vision claire : « À mes yeux, une équipe de course doit impérativement s'adosser à une activité de constructeur créatrice de valeur ajoutée. » Il met en application ce plan en créant l'écurie OAK Racing et en construisant des châssis destinés à la catégorie LMP2 sous l'appellation Pescarolo puis Morgan. En 2013, les Morgan conçues par Onroak Automotive signent un doublé mémorable aux 24 Heures du Mans dans la catégorie LMP2!

Les liens tissés avec Guy Ligier se renforcent. Un jour, celui qui a porté haut les couleurs françaises en Formule 1 appelle Jacques Nicolet : « J'ai vu ce que tu fais, l'énergie que tu déploies. Ça me plaît. Moi, je n'ai plus la force, mais j'ai toujours la passion. Je voudrais continuer à la vivre avec toi, mais sans en avoir le souci. Viens me voir ! » Et c'est comme ça que le « Patron des Bleus » transmet son entreprise à Jacques Nicolet.

In 2005, Jacques Nicolet went to Magny-Cours and met Guy Ligier: "The current went well and the discussion went on forever. It ended at 2 am. I had bought two CN carbon shells from him by then!" So Jacques Nicolet started to race in modern races. Soon, he was no longer content to drive for pleasure.

« À mes yeux, une équipe de course doit impérativement s'adosser à une activité de constructeur créatrice de valeur ajoutée »

Jacques Nicolet

His nature as an inveterate entrepreneur led him to approach motorsport as a business where passion and reason can mix at a frantic pace. Little by little, Jacques Nicolet distanced himself from real estate to invest in the automotive sector. In 2007, he bought the Saulnier Racing team with which he took part in his

first 24 Hours of Le Mans, a dream since he went up with his brother on the train from Avignon to watch the race when he was 14 years old. That year, he also got closer to Henri Pescarolo, whom he met during the creation of a Family Village shopping center on the Hunaudières straight in Le Mans.

Jacques Nicolet already had a clear vision in mind: "In my eyes, a racing team must imperatively be backed up by a manufacturer's activity that creates added value. He implemented this plan by creating the OAK Racing team and building chassis for the LMP2 category under the name Pescarolo and then Morgan. In 2013, the Morgan cars designed by Onroak Automotive scored a memorable one-two finish in the LMP2 category at the 24 Hours of Le Mans!

The links forged with Guy Ligier were strengthened. One day, the man who had flown the French flag in Formula 1 called Jacques Nicolet: "I've seen what you do, the energy you put into it. I like it. I no longer have the strength, but I still have the passion. I would like to continue to live it with you, but without having to worry about it. Come and see me!" And that's how the "Boss of the Blues" passed on his business to Jacques Nicolet.

"In my opinion, a racing team must be backed by a manufacturer's activity that creates added value."

Jacques Nicolet



En 2014, Onroak Automotive conçoit la première LMP2 Ligier. La même année, pour sa première course, la Ligier JS P2 est alignée aux 24 Heures du Mans avec trois motorisations différentes. Elle signe la pole et termine 2^e de sa catégorie. Mieux : elle remporte le titre mondial LMP2 en 2015 et signe un triplé historique en 2016 en remportant les 24 Heures de Daytona, les 12 Heures de Sebring et Petit Le Mans !

Ligier s'attaque alors au marché LMP3, une nouvelle catégorie d'accès à la filière endurance. Guy Ligier n'y croit pas trop. Jacques Nicolet persiste. Il fallait vendre quatorze châssis pour rentabiliser cet investissement ? Aujourd'hui, il en a vendu plus d'une centaine ! Ligier se lance bientôt aussi dans la production d'une GT destinée à une coupe monomarque et aux track-days, la JS2 R, ainsi qu'un proto, la JS P4. La marque est aussi présente sur le marché de la monoplace aux USA. En moins de dix ans, Ligier a produit plus de 580 voitures de course !

Mais Everspeed ne se limite pas à cette marque emblématique. Le groupe comprend aussi des entités telles que HP Composites, entreprise spécialisée dans la fibre de carbone, basée en Italie et qui œuvre aujourd'hui pour de nombreux prestigieux constructeurs de supercars en réalisant des pièces structurelles comme des toits, des fonds plats, des splitters ou encore des pack batteries en carbone.

Dans le secteur de la formation, l'entreprise Ecodime prépare les professionnels de la mobilité aux nouvelles techniques de vente, de maintenance et de réparation des véhicules de série mais aussi au défi de l'électrification en dispensant des formations qualifiantes permettant d'obtenir la certification nécessaire pour intervenir sur des véhicules sous tension.

Avec le temps, le développement du groupe est devenu une affaire de famille. Après avoir été longtemps épaulé par sa femme Sylvie, Jacques Nicolet a tendu la main à la nouvelle génération. Son fils Pierre a ainsi rejoint le groupe en 2013, d'abord en tant que responsable immobilier. Après avoir procédé en 2018 au regroupement des activités automobiles sous l'appellation Ligier Automotive, il est aujourd'hui directeur général du groupe Everspeed au périmètre élargi : « nous proposons une palette d'activités qui dépasse le scope du sport auto avec de l'ingénierie pour les grands constructeurs,

In 2014, Onroak Automotive designed the first LMP2 Ligier. The same year, for its first race, the Ligier JS P2 is aligned at the 24 Hours of Le Mans with three different engines. It won the pole and finished 2nd in its class. Even better: it won the LMP2 world title in 2015 and made history in 2016 by winning the 24 Hours of Daytona, the 12 Hours of Sebring and Petit Le Mans!

Ligier is now tackling the LMP3 market, a new entry category to the endurance circuit. Guy Ligier does not believe in it too much. Jacques Nicolet persists. It was necessary to sell fourteen chassis to make this investment profitable? Today, he has sold more than a hundred! Ligier soon starts to produce a GT car, the JS2 R, intended for a single-brand cup and track days, as well as a prototype, the JS P4. The brand is also present on the market of the single-seater in the USA. In less than ten years, Ligier has produced more than 580 racing cars!

But Everspeed is not limited to this iconic brand. The group also includes entities such as HP Composites, a company specializing in carbon fiber, based in Italy and which today works for many prestigious supercar manufacturers by producing structural parts such as roofs, flat bottoms, splitters or even carbon battery packs.

In the training sector, Ecodime prepares mobility professionals for the new techniques of sales, maintenance and repair of standard vehicles, but also for the challenge of electrification by providing training courses leading to the necessary certification to work on live vehicles.

Over time, the development of the group has become a family affair. After having been supported for a long time by his wife Sylvie, Jacques Nicolet extended his hand to the new generation. His son Pierre joined the group in 2013, initially as a real estate manager. In 2018, he regrouped the automotive activities under the name Ligier Automotive, and is now Managing Director of the Everspeed group, which has a broader scope: "We offer a range of activities that goes beyond the scope of motorsports, with engineering for major manufacturers, and the production of special vehicles such as concept cars, while maintaining the skills of a design office capable of producing an LMDh chassis for a manufacturer such as Lamborghini."



La gamme Ligier actuelle (hors monoplaces US). The current Ligier range (excluding US single-seaters). ©DPPI



la réalisation de véhicules spéciaux comme des concept-cars, tout en maintenant la compétence d'un bureau d'études capable de produire un châssis LMDh pour un constructeur comme Lamborghini. »

Quant à sa fille Elsa, elle a mis entre parenthèses sa carrière d'avocate pour prendre en mains la communication d'Everspeed : « l'idée de les rejoindre –et pas uniquement les week-ends de course- me trottait dans la tête. A un moment donné, je me suis dit que c'était le moment d'essayer d'aller encore plus loin, tous ensemble ».

Avec ce sang-neuf, le groupe Everspeed est fin prêt pour relever les défis qui se posent au secteur automobile. « Nous avons entrepris un vrai virage qui nous permet d'être en phase avec la mobilité durable, analyse Pierre Nicolet. Que ce soit sur la formation des professionnels travaillant sur les véhicules électriques avec Ecodime, sur la création de pièces structurantes en carbone avec HP Composites ou en matière d'ingénierie et d'aérodynamique avec Ligier Automotive, nous œuvrons pour la réduction de la consommation énergétique, en droite ligne avec les exigences du monde actuel ».

As for his daughter Elsa, she put her career as a lawyer on hold to take charge of Everspeed's communications: "the idea of joining them - and not just on race weekends - was on my mind. At a certain point, I said to myself that it was time to try to go even further, all together".

With this new blood, the Everspeed group is ready to take on the challenges facing the automotive sector. We have taken a real turn that allows us to be in tune with sustainable mobility," says Pierre Nicolet. Whether it's in the training of professionals working on electric vehicles with Ecodime, in the creation of carbon structural parts with HP Composites or in engineering and aerodynamics with Ligier Automotive, we are working to reduce energy consumption, in line with the demands of today's world.



2014 - LIGIER JS P2

LOT 1



La JS P2 représente beaucoup à mes yeux. C'est la première Ligier de nouvelle génération. En une course, elle a remis Ligier sur la carte ! Elle a gagné de nombreux succès et, notamment, en 2016 les trois grandes classiques américaines de l'endurance : Daytona, Sebring et Petit Le Mans. Je l'ai pilotée en de nombreuses occasions et elle offre une grande impression d'efficacité et de sécurité avec son habitacle fermé. Le châssis 001 est le plus titré puisqu'il a remporté le titre mondial en LMP2.

The JS P2 means a lot to me. It's the first new generation Ligier. In one race, it put Ligier back on the map! It has won many successes and, in particular, in 2016 the three great American endurance classics: Daytona, Sebring and Petit Le Mans. I have driven it on many occasions and it offers a great impression of efficiency and safety with its closed cockpit. Chassis 001 is the most successful chassis as it won the world title in LMP2.

JACQUES NICOLET



1

2014 - LIGIER JS P2 CHÂSSIS 001

Châssis: Monocoque en carbone /

Carbon Monocoque

Carrosserie / *Bodywork*: Fibre de carbone /
HP composites

Poids / *Weight*: 900 kg

Dimensions : 4610 mm / 2000 mm

Moteur / *Engine*: HONDA HPD HR28TT V6
double turbo, JUDD HK V8, **NISSAN VK45 V8**

Boîte de vitesses / *Gearbox*: Xtrac séquentielle
à 6 rapports MEGALINE, système de palettes
semi-automatiques au volant / *Xtrac 6-speed
sequential gearbox MEGALINE, steering wheel-
mounted semi-automatic paddle shift system*

Freins / *Brakes*: Maître-cylindre, étriers
à 6 pistons, disques avant et arrière
en carbone: Ø 15" / *Master cylinder, 6-piston
callipers, front and rear carbon discs: Ø 15"*

Direction / *Steering*: KYB electrical power-
assisted steering

Jantes / *Rims*: Magnesium

Suspensions: Double triangulation, barre
de torsion à l'avant et ressort à l'arrière

Amortisseurs 4 voies de dernière génération,
Axes de moyeu et écrous de roue PANKL avec
mécanisme de blocage automatique / *Double
wishbones, pushrod, torsion bars on front
and spring on rear 4-way latest generation
of dampers PANKL made hub axles and wheel
nuts with self locking mechanism*





PALMARÈS / AWARDS

ANNÉE / YEAR	ÉVÉNÈMENT / EVENT	ÉQUIPAGE / CREW	RÉSULTAT / RESULT
2014	24 Heures du Mans	Brundle/Mardenborough/Shulzhitskiy	5 ^e LMP2
2014	6 Heures de Fuji	Rusinov/Pla/Canal	1 ^{er} LMP2
2014	6 Heures de Shanghai	Rusinov/Pla/Canal	1 ^{er} LMP2
2015	6 Heures de Silverstone	Nicolet/Merlin/Maris	5 ^e LMP2
2015	6 Heures de Spa	Nicolet/Merlin/Maris	7 ^e LMP2
2015	24 Heures du Mans	Nicolet/Merlin/Maris	11 ^e LMP2
2015	6 Heures d'Austin	Rusinov/Bird/Canal	1 ^{er} LMP2
2015	6 Heures de Fuji	Rusinov/Bird/Canal	1 ^{er} LMP2
2015	6 Heures de Bahrein	Rusinov/Bird/Canal	1 ^{er} LMP2
2015	Championnat WEC	Rusinov/Bird/Canal	1 ^{er} LMP2
2016	4 Heures de Silverstone	Rojas/Canal/Giermaziak	8 ^e
2016	4 Heures d'Imola	Rojas/Canal/Giermaziak	8 ^e
2016	4 Heures du Red Bull Ring	Rojas/Canal/Berthon	6 ^e
2016	24 Heures du Mans	Rojas/Canal/Berthon	11 ^{er} LMP2
2016	4 Heures du Paul Ricard	Rojas/Canal/Berthon	6 ^e
2016	4 Heures de Spa	Rojas/Canal/Berthon	4 ^e
2016	4 Heures d'Estoril	Rojas/Canal/Berthon	Abandon



UN PHÉNIX TRÈS TITRÉ !

Symbole de la renaissance de Ligier sur la scène internationale de l'endurance, la JS P2 a cumulé les succès de 2014 à 2016. Ce châssis 001 a même remporté la catégorie LMP2 du championnat du monde 2015 avec l'équipage G-Drive et rentre dans le cercle très fermé des châssis comptant trois participations aux 24 Heures du Mans !

A VERY SUCCESSFUL PHOENIX!

A symbol of Ligier's renaissance on the international endurance scene, the JS P2 has been a success story from 2014 to 2016. This 001 chassis even won the LMP2 category of the 2015 world championship with the G-Drive team and is now part of the very closed circle of chassis with three participations in the 24 Hours of Le Mans!



Pas besoin d'être un fanatique de sport automobile, pour connaître Ligier. Avec Matra et Renault, la marque fondée par Guy Ligier fait partie de ces grands noms qui ont marqué l'imaginaire collectif. Avec les exploits de Jacques Laffite et ses livrées bleu de France, Ligier a symbolisé le renouveau du sport automobile au milieu des années 70, avant de voir son histoire mise entre parenthèses au lendemain de la victoire d'Olivier Panis au Grand Prix de Monaco 1996.

Après une dizaine d'années en retrait du sport automobile, Guy Ligier n'a pas pu s'empêcher de revenir aux affaires en s'associant avec son ami Tico Martini pour produire des barquettes CN destinées aux pilotes amateurs. Parmi ces gentlemen drivers: un certain Jacques Nicolet. On connaît la suite de l'histoire: conquis par le dynamisme de ce dernier, Guy Ligier lui a proposé de reprendre Ligier, permettant ainsi un retour de la marque sur la scène internationale. Dès 2014, la nouvelle LMP2 d'Onroak Automotive est baptisée Ligier. Bien sûr, cette JS P2 reprend les initiales historiques de Jo Schlesser, le fidèle copain avec lequel Guy Ligier a disputé, volant en mains, les 24 Heures du Mans 1967.

Anticipant la prochaine réglementation LMP2, la JS P2 dispose d'une monocoque fermée à l'inverse de la Morgan qu'elle remplace. Après une phase de mise au point, la nouvelle venue débute directement par un morceau de bravoure: les 24 Heures du Mans! C'est la première fois que la marque participe à la classique mancelle depuis 1975. Présent aux essais, Guy Ligier est saisi par l'émotion lorsque Tristan Gommendy signe le meilleur chrono en qualifications.

La JS P2 ne rate pas son entrée. Déjà rodé par de nombreuses séances de développement, le châssis 001 est confié à l'équipage Brundle-Mardenborough-Shulzhitskiy (numéro de course 35) qui domine la catégorie LMP2. Seule une bougie récalcitrante le privera de la victoire en vue de l'arrivée et le fera rétrograder à une amère cinquième place.

PRÉSENT AUX ESSAIS, GUY LIGIER EST SAISI PAR L'ÉMOTION LORSQUE, POUR SA PREMIÈRE SORTIE, LA JS P2 SIGNE LE MEILLEUR CHRONO LMP2 AUX QUALIFICATIONS DES 24 HEURES DU MANS.

"Present at the tests, Guy Ligier is seized by emotion when, for its first outing, the JS P2 signs the best LMP2 qualifying time of the 24 Hours of Le Mans."

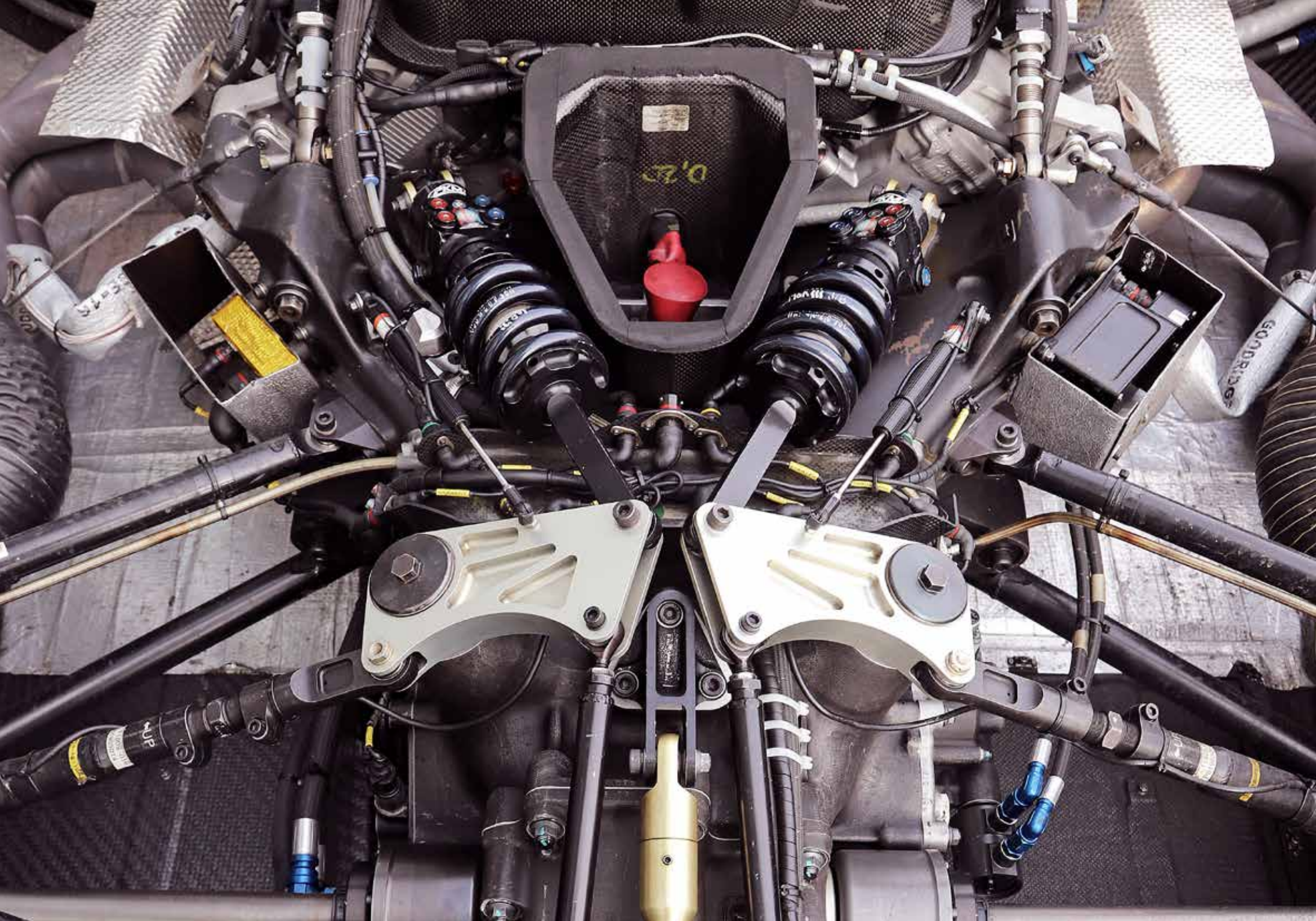
You don't have to be a motorsport fanatic to know about Ligier. Along with Matra and Renault, the brand founded by Guy Ligier is one of those great names that have left their mark on the collective imagination. With the exploits of Jacques Laffite and its French blue livery, Ligier symbolised the revival of motor sport in the mid-1970s, before seeing its history put on hold after Olivier Panis' victory at the 1996 Monaco Grand Prix.

After a decade of retirement from motorsport, Guy Ligier returns to the business by teaming up with his friend Tico Martini to produce CN sports cars for gentlemen drivers. Among these racing

drivers was a certain Jacques Nicolet. The rest of the story is well known: won over by Nicolet's dynamism, Guy Ligier offered him the chance to take over Ligier, thus allowing the brand to return to the international scene. As of 2014, Onroak Automotive's new LMP2 is named Ligier. Of course, this JS P2 takes on the historical initials of Jo Schlesser, the faithful friend with whom Guy Ligier competed, steering wheel in hand, in the 1967 Le Mans 24 Hours.

Anticipating the next LMP2 regulations, the JS P2 has a closed monocoque, contrarily to the Morgan that it replaces. After a tuning phase, the newcomer starts directly with a piece of bravery: the 24 Hours of Le Mans! This is the first time that the brand has participated in Le Mans since 1975. Guy Ligier was present at the test session and was overcome with emotion when Tristan Gommendy set the fastest lap in qualifying.

The JS P2 does not miss its entry. Already honed by numerous development sessions, chassis 001 is entrusted to the Brundle-Mardenborough-Shulzhitskiy team (race number 35) which dominates the LMP2 category. Only a recalcitrant spark plug deprived them of the victory and they were demoted to a bitter fifth place.



24 Heures du Mans 2014. Première course de la JS P2. Le châssis 001 domine la course avec l'équipage Brundle-Mardenborough-Shulzhitskiy. 24 Hours of Le Mans 2014. First race of the JS P2. Chassis 001 dominates the race with the Brundle-Mardenborough-Shulzhitskiy crew. ©DPPI



24 Heures du Mans 2015. L'équipage Nicolet/Merlin/Maris amène le châssis 001 à la 11^e place en LMP2. Le Mans 24 Hours 2015. The Nicolet / Merlin / Maris team brings the 001 chassis to 11th place in LMP2. ©DPPI

À défaut, le châssis 002 engagé par TDS Racing termine sur la deuxième marche du podium de la catégorie LMP2 et sixième au général!

Il n'aura fallu qu'une course pour que Ligier ne se remette sur le devant de la scène. Et cette magnifique entrée en matière ne tarde pas à se confirmer... Aux mains de Roman Rusinov, Olivier Pla et Julien Canal, le châssis 001 remporte sa catégorie lors des 6 Heures de Fuji, à l'occasion de la 5^e manche du Championnat du monde d'Endurance, ainsi qu'aux 6 Heures de Shanghai.

Après un tel échauffement, la saison 2015 est celle de la consécration. La JS P2 entame le Championnat du monde d'Endurance par deux victoires consécutives lors des deux premières manches du Championnat du monde. Le châssis 001 débute la saison aux mains de l'équipage Nicolet - Merlin - Maris jusqu'aux 24 Heures du Mans qu'il termine à la 11^e place de sa catégorie.

Il est alors à nouveau affecté à l'équipe G-Drive. Roman Rusinov, Sam Bird et Julien Canal en font un très bon usage : ils remportent leur catégorie aux 6 Heures d'Austin, aux 6 Heures de Fuji ainsi qu'aux 6 Heures de Bahrein, la finale du championnat où le trio G-Drive s'adjuge le titre pilotes de la catégorie LMP2 et G-Drive le titre par équipe!

Le même châssis est loué en 2016 à l'équipe Greaves Motorsport qui l'aligne en ELMS et qui lui permet de participer une troisième fois aux 24 Heures du Mans (10^e au général et 6^e en LMP2 avec l'équipage Rojas-Canal-Berthon). Cette année-là, l'équipe Tequila Patron ESM confirme la vista de la JS P2 sur le continent américain en remportant les 24 Heures de Daytona et les 12 Heures de Sebring. Un doublé que seul Ferrari avait jusque-là réussi la même année. En prime, l'équipe MSR (Mike Shank Racing) s'imposera même à Petit Le Mans la même année!

Otherwise, the 002 chassis entered by TDS Racing finished on the second step of the podium in the LMP2 category and sixth overall!

It only took one race for Ligier to get back to the forefront of the scene. And this magnificent start was soon confirmed... In the hands of Roman Rusinov, Olivier Pla and Julien Canal, chassis 001 won its class at the 6 Hours of Fuji, during the 5th round of the World Endurance Championship, as well as the 6 Hours of Shanghai.



24 Heures du Mans 2016. Aux mains de l'équipage Rojas / Canal / Berthon (Greaves Motorsport), le châssis 001 décroche une jolie 10^e place au classement général et la 6^e en LMP2. 24 Hours of Le Mans 2016. In the hands of the Rojas/Canal/Berthon (Greaves Motorsport) team, chassis 001 finished a fine 10th overall and 6th in LMP2. ©DPPI

After such a warm-up, the 2015 season is one of consecration. The JS P2 starts the World Endurance Championship with two consecutive victories in the first two rounds of the World Championship. Chassis 001 started the season in the hands of the Nicolas-Merlin-Maris team until the 24 Hours of Le Mans, where it finished 11th in its class.

It is then assigned to the G-Drive team. Roman Rusinov, Sam Bird and Julien Canal made good use of it: they won their class at the 6 Hours of Austin, the 6 Hours of Fuji as well as the 6 Hours of Bahrain, the championship final where the G-Drive trio won the LMP2 class drivers' title and G-Drive the team title!

The same chassis was leased in 2016 to the Greaves Motorsport team, which entered it in the ELMS and enabled it to take part in the 24 Hours of Le Mans for the third time (10th overall and 6th in LMP2 with the Rojas-Canal-Berthon crew). That year, the Tequila Patron ESM team confirmed the vista of the JS P2 on the American continent by winning the 24 Hours of Daytona and the 12 Hours of Sebring. A double win that only Ferrari had achieved in the same year. As a bonus, MSR team (Mike Shank Racing) will even won Petit Le Mans!



2011 - OAK-PESCAROLO
LMP2

LOT 2

K

C'est une auto très facile à piloter pour des *gentlemen drivers*. Avec son cockpit ouvert, elle offre de belles sensations. Se retrouver de nuit dans la ligne droite des Hunaudières à son volant est une expérience en soi. Elle m'a laissé de bons souvenirs. Par exemple, j'ai disputé Petit Le Mans avec Patrice Lafargue et Frédéric Da Rocha. C'est assurément la piste la plus difficile sur laquelle j'ai roulé. Malgré tout, j'ai la satisfaction d'avoir devancé Stefan Johansson, sur une voiture sœur, en qualification ! Nous avons par la suite terminé les 10 heures de course à la quatrième place.

It's a very easy car to drive for gentlemen drivers. With its open cockpit, it offers great sensations. Being at night on the Hunaudières straight is an experience in itself. It left me with good memories. For example, I raced Petit Le Mans with Patrice Lafargue and Frédéric Da Rocha. It is certainly the most difficult track I have ever driven on. Nevertheless, I have the satisfaction of having beaten Stefan Johansson, in a sister car, in qualifying! We subsequently finished the 10-hour race in fourth place.

JACQUES NICOLET



2

2011 - OAK-PESCAROLO LMP2, CHÂSSIS 13

Châssis: Monocoque

Carrosserie / Bodywork: Carbone

Poids / Weight: 900 kg

Dimensions: 4546 mm / 2000 mm

Moteur / Engine: Judd HK V8 3597 cm³,
510 ch/hp - 10000 tr/min - rpm

Boîte de vitesses / Gearbox: Xtrac séquentielle
à 6 rapports, commande semi-automatisée
Megaline au volant / Xtrac 6 speed sequential,
Megaline Semi Automated gearshift system

Freins / Brakes: Étriers, disques AV/AR 15"
et plaquettes Brembo / Brembo Calipers,
discs AV/AR 15" and pads

Jantes / Rims: OZ 18"

Suspensions: Double triangulation /
Double wishbones

Vendue avec un lot de pièce important /
Sold with a large lot of parts

Liste sur demande / List on request



Sur le très difficile circuit de Road Atlanta, l'équipage n°35 a décroché une jolie 4^e place en LMP2. On the very difficult circuit of Road Atlanta, the #35 crew took a nice 4th place in LMP2. ©DPPI

PALMARÈS / AWARDS

ANNÉE / YEAR	ÉVÉNÈMENT / EVENT	ÉQUIPAGE / CREW	RÉSULTAT / RESULT
2011	12 Heures de Sebring	Da Rocha/Lafargue/Barlesi	3 ^e LMP2
2011	1 000 Km de Spa	Da Rocha/Lafargue/Barlesi	6 ^e LMP2
2011	24 Heures du Mans	Da Rocha/Lafargue/Barlesi	7 ^e LMP2
2011	6 Heures d'Imola	Da Rocha/Lafargue/Barlesi	9 ^e LMP2
2011	6 Heures de Silverstone	Yvon/Da Rocha/Lafargue	6 ^e LMP2
2011	Petit Le Mans	Da Rocha/Lafargue/Nicolet	4 ^e LMP2
2011	6 Heures de Zuhai	Da Rocha/Lafargue	2 ^e LMP2



24 Heures du Mans 2011 (7^e place LMP2). 24 Hours of Le Mans 2011 (7th place LMP2). ©DPPI



Petit Le Mans 2011 (4^e place LMP2). Petit Le Mans 2011 (4th place LMP2). ©DPPI



12 Heures de Sebring 2011 (3^e place LMP2). 12 Hours of Sebring 2011 (3rd place LMP2). ©DPPI





PASSEPORT POUR L'ÉLITE

Directement dérivée de la LMP1, cette LMP2 a permis à un équipage de gentlemen drivers d'éprouver les sensations uniques d'un prototype d'endurance conçu sur mesure pour les 24 Heures du Mans.

A PASSPORT TO THE ELITE

Directly derived from the LMP1, this LMP2 allowed a team of gentlemen drivers to experience the unique sensations of an endurance prototype custom-built for the Le Mans 24 Hours.

"This chassis benefits from several modifications compared to the previous season's model."

Destinée aux équipes privées dotées d'un budget modeste, la catégorie LMP2 se pose comme un tremplin vers la discipline reine de l'endurance. Jacques Nicolet a très rapidement cerné le marché potentiel que représente cette catégorie pour un constructeur. Dès 2008, il a d'ailleurs encouragé Henri Pescarolo à s'engager dans cette voie. Il reprendra même à son compte cette activité en 2009 après acquisition des droits intellectuels relatifs au châssis LMP2 dérivé de la Pescarolo LMP1.

La troisième place en LMP2 acquise aux 24 Heures du Mans 2009 par la Pescarolo LMP2 engagée par OAK Racing et pilotée par les jeunes Matthieu Lahaye, Guillaume Moreau et Karim Ajlani constitue un formidable encouragement. Jacques Nicolet crée son propre bureau d'études en 2010 afin de développer cette activité, sachant que les clients potentiels sont plus nombreux en LMP2 qu'en LMP1.

Le châssis n°13 en vente aujourd'hui a été produit en 2011. Portant la livrée mythique bleu ciel et orange du Gulf Racing, il a été aligné cette saison-là par l'équipe OAK Racing pour un équipage de gentlemen drivers composé de Frédéric Da Rocha, Patrice Lafargue, épaulé soit par Jean-François Yvon soir par Andréa Barlesi.

Compte-tenu du changement de règlement technique intervenu cette saison-là, ce châssis bénéficie de plusieurs modifications par rapport au modèle de la saison précédente. Il dispose d'un nouveau capot moteur, d'un aileron arrière suspendu et des entrées de refroidissement de freins arrière spécifiques. Le règlement imposant des moteurs dérivé de la série, ce châssis est propulsé par un Judd HK V8, extrapolé d'un moteur BMW de grande diffusion.

Le championnat du monde d'endurance n'étant pas encore recrée (il le sera l'année suivante), l'équipage portant le numéro de course 35 dispute cette saison-là les 24 Heures du Mans ainsi que les autres manches de l'Intercontinental Le Mans Cup (ILMC) dans laquelle l'équipe OAK Racing décrochera trois podiums et une deuxième place au classement général de la catégorie.

Designed for private teams with a modest budget, the LMP2 category is a springboard to the premier discipline of endurance racing. Jacques Nicolet was quick to identify the potential market that this category represents for a manufacturer. As early as 2008, he encouraged Henri Pescarolo to go down this route. He even took over this activity in 2009 after acquiring the intellectual rights to the LMP2 chassis derived from the Pescarolo LMP1.

The third place in the LMP2 class acquired at the 2009 Le Mans 24 Hours by the Pescarolo LMP2 entered by OAK Racing and driven by the young Matthieu Lahaye, Guillaume Moreau and Karim Ajlani is a great encouragement. Jacques Nicolet set up his own design office in 2010 to develop this activity, knowing that potential customers are more numerous in LMP2 than in LMP1.

Chassis n°13 on sale today was produced in 2011. Wearing the mythical Gulf Racing blue and orange livery, it was entered that season by the OAK Racing team for a crew of gentlemen drivers made up of Frédéric Da Rocha, Patrice Lafargue, assisted by either Jean-François Yvon or Andréa Barlesi.

Due to the change in technical regulations that season, this chassis benefits from several modifications compared to the previous season's model.

It has a new engine cover, a suspended rear wing and specific rear brake cooling inlets. As the regulations require series-derived engines, this chassis is powered by a Judd HK V8, extrapolated from a mass-produced BMW engine.

As the World Endurance Championship had not yet been recreated (it would be the following year), the crew wearing race number 35 competed in the 24 Hours of Le Mans that season as well as the other rounds of the Intercontinental Le Mans Cup (ILMC) in which the OAK Racing team scored three podium finishes and a second place overall in the class.

Ce châssis a été entièrement restauré et remis en état. Il est éligible en Master Endurance Legends USA, Aston Martin Masters Endurance Europe et en Global Endurance Legends, dont la course d'ouverture des 24 Heures du Mans.

The chassis has been fully restored and refurbished. It is eligible for the Master Endurance Legends USA, Aston Martin Masters Endurance Europe and the Global Endurance Legends, including the opening race of the Le Mans 24 Hours.





2013 - ART CAR
OAK RACING COSTA

LOT 3



Cette Art Car, qui a été présentée sur la terrasse du Centre Georges Pompidou, a été une aventure unique. Fernando Costa est un artiste génial et nous nous sommes tout de suite bien entendus. Avec mon épouse Sylvie, nous avons suivi l'évolution du projet avec passion. Je tenais à ce qu'il prenne pour base un châssis qui avait vraiment disputé les 24 Heures du Mans et le résultat nous a vraiment comblés.

This Art Car, which was presented on the terrace of the Centre Georges Pompidou, was a unique adventure. Fernando Costa is a brilliant artist and we immediately got along well. With my wife Sylvie, we followed the evolution of the project with passion. I wanted him to use a chassis that had actually competed in the 24 Hours of Le Mans, and we were very happy with the result.

JACQUES NICOLET



3

2013 - ART CAR OAK RACING COSTA

Châssis: Monocoque

Carrosserie / Bodywork: Carbone et acier /
Carbon and Steel

Poids / Weight: 1 300 kg

Dimensions : 4546 mm /2000 mm

Jantes / Rims: OZ 18"

Suspensions : Double triangulation /
Double wishbones





UNE SCULPTURE SUR ROUES

Afin de célébrer en beauté le 90^e anniversaire des 24 Heures du Mans en 2013, ce châssis LMP2 ayant participé quatre fois à l'épreuve mancelle a été magnifié par l'artiste Fernando Costa qui l'a recouvert de fragments de panneaux de signalisation pour en faire une Art Car absolument unique.

A SCULPTURE ON WHEELS

To celebrate the 90th anniversary of the 24 Hours of Le Mans in 2013, this four-time LMP2 chassis was enhanced by artist Fernando Costa, who covered it with fragments of road signs to create a unique Art Car.



Fernando Costa en action dans son atelier de Gignac dans le Lot. Première couche composée de plaques d'acier rivetées sur la coque. *Fernando Costa in action in his workshop in Gignac, Lot. First layer made of steel plates riveted to the hull.* ©DPPI



Fernando Costa en action dans son atelier. *Fernando Costa in action in his workshop.* ©DPPI



Présentation sur le circuit à l'occasion des 24 Heures du Mans 2013 (Pierre Fillon, Fernando Costa et Jacques Nicolet). *Presentation on the circuit during the 2013 Le Mans 24 Hours.* ©DPPI

En matière de sport automobile, le poids est l'ennemi déclaré de tout compétiteur en quête de performance. Dans cet univers où chaque gramme compte, alourdir de près de 400 kilos une auto de course est vite assimilé à une pure hérésie. Dans le cas qui nous occupe, cette démarche s'impose pourtant aux yeux de tous comme une performance... Artistique.

Elle est le fruit de la rencontre entre Jacques Nicolet et l'artiste Fernando Costa, par le biais de l'agent Cyril Taesh Wahlen. Le coup de foudre a été immédiat : « Très enthousiaste, Jacques Nicolet voulait au départ me commander un tableau, se souvient l'artiste. Puis il s'est ravisé : il m'a confié un châssis de course en me laissant totalement carte blanche ! Un véritable honneur pour moi qui suis passionné par les 24 Heures du Mans que je suis souvent allé voir en tant que spectateur. J'adore l'ambiance de la nuit ».

Le châssis en question présente alors un joli pedigree avec quatre participations aux 24 Heures et deux podiums en catégorie LMP2 ! Il est bien sûr doté d'une coque en carbone : « Étant donné que l'on ne peut pas souder sur le carbone, j'ai d'abord recouvert la voiture d'une première couche d'acier riveté, explique Fernando Costa. Ensuite, j'ai couvert cette peau par des fragments de plaques émaillées. J'ai tout de suite su ce que je voulais faire. Déjà, je voulais que ce soit un feu d'artifice de couleurs et d'humour. Je voulais que les pictogrammes représentent tout ce que l'on trouve autour du circuit. Je me suis dit : « pour une fois, c'est le circuit qui va faire le tour du pilote et pas le pilote qui fait le tour du circuit ! ».

Promesses tenues, après six semaines de travail, plus de 20 000 points de soudures, 250 kilos d'acier et 120 kilos de panneaux ! « J'étais au paradis ! C'est d'ailleurs sur ce projet que j'ai connu la plus grosse journée de travail de ma carrière : 26 heures de suite ! », commente l'artiste.

Le départ, l'arrivée, les ravitaillements, la date de création des 24 Heures, les différents virages sont ainsi mis en scène avec fantaisie dans un festival chromatique. Une vraie réussite, unanimement saluée. L'Automobile Club de l'Ouest a d'ailleurs choisi cette Art Car comme symbole du 90^e anniversaire des 24 Heures du Mans. « Sur l'instant, je n'ai pas mesuré ce qui m'arrivait, analyse Costa avec le recul. « J'étais concentré sur mon travail et je n'ai pas réalisé tout ce que ce projet allait engendrer derrière... »

In motorsport, weight is the declared enemy of any competitor in search of performance. In this world where every gram counts, adding nearly 400 kilos to a race car is quickly considered as pure heresy. In this case, however, this approach is seen by all as an artistic performance.

It is the result of the meeting between Jacques Nicolet and the artist Fernando Costa, through the agent Cyril Taesh Wahlen. Love at first sight was immediate: "Very enthusiastic, Jacques Nicolet wanted to commission a painting from me," recalls the artist. Then he changed his mind: he entrusted me with a racing frame and gave me complete freedom! A real honor for me, as I am passionate about Le Mans 24 Hours, which I often went to see as a spectator. I love the atmosphere at night".

The chassis in question has a fine pedigree with four participations in the 24 Hours and two podiums in the LMP2 category! Of course, it has a carbon shell: "Since you can't weld on carbon, I first covered the car with a first layer of riveted steel," explains Fernando Costa. Then I covered this skin with fragments of enamel plates. I knew right away what I wanted to do. First, I wanted it to be a firework of color and humor. I wanted the pictograms to represent everything around the circuit. I said to myself: "for once, it is the circuit that will go around the driver and not the driver who goes around the circuit!"

After six weeks of work, more than 20,000 welding points, 250 kilos of steel and 120 kilos of panels, the promise was kept! "I was in heaven! In fact, it was on this project that I had the longest working day of my career: 26 hours in a row", says the artist.

The start, the finish, the refuelling stations, the date of the creation of the 24 Hours, the different bends are thus staged with fantasy in a chromatic festival. A real success, unanimously acclaimed. The Automobile Club de l'Ouest has chosen this Art Car as a symbol of the 90th anniversary of Le Mans 24 Hours. At the time, I didn't realize what was happening to me," says Costa, looking back. "I was focused on my work and I didn't realize how much this project was going to generate..."

Évidemment, il n'était pas question d'aligner en course une telle œuvre. Jacques Nicolet a toutefois trouvé un moyen détourné pour que cet élan artistique résonne en piste. C'est ainsi que la création de Fernando Costa a été scannée par le Design Studio de Dassault Système de manière à transposer sur la carrosserie d'une voiture engagée aux 24 Heures les marqueurs de l'œuvre d'art. Bien sûr, dans cette déclinaison, les lourds panneaux ont laissé place à un film adhésif bien plus compatible avec des performances chronométriques !

Obviously, there was no question of using such a work in the race. However, Jacques Nicolet found a roundabout way for this artistic impulse to resonate on the track. Fernando Costa's creation was scanned by the Dassault Système Design Studio in order to transpose the markers of the work of art onto the bodywork of a car entered in the 24 Hours. Of course, in this version, the heavy panels have been replaced by an adhesive film that is much more compatible with chronometric performance!

EN PLUS DU TALENT DE FERNANDO COSTA, IL A FALLU 20 000 POINTS DE SOUDURES, 250 KILOS D'ACIER ET 120 KILOS DE PANNELS POUR COMPOSER CETTE ŒUVRE!

In addition to the talent of Fernando Costa, it took 20,000 welding points, 250 kilos of steel and 120 kilos of panels to compose this work!



Fernando Costa : un artiste tombé dans le panneau

Nait-on artiste ? Le devient-on ? Pour Fernando Costa, le déclic est venu par un reportage télévisé alors qu'il avait 14 ans : « Je suis tombé par hasard sur ce sujet consacré à César. Je ne connaissais rien à l'art, mais ça m'a immédiatement plu. Pour moi, César a révolutionné beaucoup de choses dans le domaine de la création artistique en recourant à la récup. » Le jeune Costa reçoit une nouvelle pique lors de la visite d'une expo à Beaubourg. C'est décidé : il va se mettre à la ferraille. Il trouve même un ferronnier prêt à lui enseigner les bases : « René Peyrodes était à six mois de la retraite et il m'a gardé tout ce temps à ses côtés. Je n'y connaissais rien. Il m'a appris à souder, à découper le métal, à meuler, à poncer... Il m'a même mis à disposition un ancien hangar à poulets, à Gignac dans le Lot, en guise d'atelier. »

Fernando Costa se consacre à un matériau de prédilection : les panneaux de signalisation. « J'ai eu cette idée dès l'adolescence. J'étais à fond dans l'idée de recycler, comme César. Je trouve sympa l'idée de recycler des objets rejetés par l'état. Donc, indirectement, recycler nos impôts... À l'époque, ça faisait rire. Je trouve qu'il y a beaucoup de matières intéressantes : les couleurs, les pictogrammes, les chiffres, les lettres... J'ai alors commencé à récupérer des panneaux auprès des DDE, des services municipaux... »

Après s'être fait connaître au niveau local, Fernando Costa monte à Paris en 2005 pour exposer à la Bastille. Il craignait que les Parisiens se moquent de son travail. C'est tout l'inverse qui se produit : « ils m'ont adopté et m'ont acheté mes premières œuvres. C'est là que tout a vraiment commencé pour moi. » Fini le job de steward sur les paquebots de croisière... Costa peut se consacrer à la création.



Fernando Costa ©DPPI

Fernando Costa: an artist who fell into the trap

Are we born an artist? Does one become one? For Fernando Costa, the trigger came from a television report when he was 14 years old: «I stumbled upon this subject dedicated to Caesar. I knew nothing about art, but I liked it immediately. For me, Caesar revolutionized many things in the field of artistic creation by using recuperation. The young Costa receives a new sting during the visit of an exhibition in Beaubourg. It is decided: he is going to put himself in the scrap metal. He even found an ironworker ready to teach him the basics: "René Peyrodes was six months away from retirement and he kept me by his side all this time. I didn't know anything about it. He taught me how to weld, cut metal, grind, sand... He even gave me an old chicken shed in Gignac, in the Lot, to use as a workshop."

Fernando Costa devotes himself to a favorite material: road signs. "I had this idea as a teenager. I was into the idea of recycling, like Caesar. I think it's a cool idea to recycle things that are rejected by the state. So, indirectly, recycling our taxes... At the time, it made people laugh. I find that there are many interesting materials: colors, pictograms, numbers, letters... I then started to collect panels from the DDE, municipal services..."

After making a name for himself locally, Fernando Costa went to Paris in 2005 to exhibit at the Bastille. He was afraid that Parisians would make fun of his work. The opposite happened: "They adopted me and bought my first works. That's when everything really started for me." No more job as a steward on cruise ships... Costas can devote himself to creation.



Ses œuvres colorées et malicieuses sont bientôt exposées à New York ou encore Pékin. Mais, cela ne lui fait pas tourner la tête : « Je suis un fils d'immigrés portugais et je suis très reconnaissant à l'égard de la France, la terre d'accueil de ma famille. Je préfère de loin m'impliquer ici. Chaque année, par exemple, je mets un point d'honneur à faire au moins une exposition locale, même dans un petit village ».

His colorful and mischievous works were soon exhibited in New York and Beijing. But that doesn't make his head spin: "I'm the son of Portuguese immigrants and I'm very grateful to France, my family's homeland. I much prefer to be involved here. Every year, for example, I make a point of doing at least one local exhibition, even in a small village."

« Les 24 Heures du Mans, qui fêtent leurs cent ans cette année, en 2023, ont toujours été inspirantes pour nombre d'ingénieurs, de créateurs, d'artistes, d'un point de vue technique, aérodynamique, esthétique... Des peintres, des poètes, des écrivains, des cinéastes, des musiciens, des sculpteurs ont magnifié notre course pour en faire une œuvre d'art. Le trophée 2023 réalisé par la Monnaie de Paris en témoigne. Depuis 1975, s'écrit sur la piste la légende des Art Cars, ces voitures décorées par les plus grandes signatures. Calder, Warhol, Koons, ou encore César ou même Wolinski se sont livrés avec plaisir à l'exercice de style, tout comme Fernando Costa, dont la sculpture originale a été déclinée sur une voiture concurrente de l'édition 2013, une année déjà marquante puisqu'elle célébrait les quatre vingt dix ans de notre épreuve. »



Pierre Fillon © DPPI

Pierre Fillon, président de l'Automobile Club de l'Ouest

“The 24 Hours of Le Mans, which celebrates its 100th anniversary this year, in 2023, has always been an inspiration for many engineers, creators and artists, from a technical, aerodynamic and aesthetic point of view... Painters, poets, writers, film-makers, musicians and sculptors have magnified our race to make it a work of art. The 2023 trophy created by the Monnaie de Paris is a good example. Since 1975, the legend of the Art Cars has been written on the track, these cars decorated by the

greatest names. Calder, Warhol, Koons, César and even Wolinski have been pleased to take part in this stylistic exercise, as has Fernando Costa, whose original sculpture was used on a car competing in the 2013 edition, a year that was already significant because it celebrated the ninety years of our event.

Pierre Fillon, President of the Automobile Club de l'Ouest





1982 - RONDEAU
M382-CHEVROLET

LOT 4



Déjà, je suis séduit par l'histoire de Jean Rondeau. Il demeure le seul à avoir gagné les 24 Heures du Mans sur une voiture portant son nom. Je trouve d'ailleurs qu'on ne le souligne pas assez... Cette Rondeau Groupe C est une auto très facile à conduire. C'est l'une des deux équipées d'un V8 Chevrolet et, du coup, son coût d'exploitation est vraiment dérisoire, comparé à un Cosworth. Elle est éligible dans toutes les grandes compétitions historiques d'endurance dans le monde.

I am already seduced by the history of Jean Rondeau. He remains the only one to have won the 24 Hours of Le Mans in a car bearing his name. I think that we don't emphasize it enough... This Rondeau Group C is a very easy car to drive. It is one of the two cars equipped with a Chevrolet V8 and, as a result, its operating cost is really derisory compared to a Cosworth. It is eligible for all historic endurance competitions in the world.

JACQUES NICOLET



4

1982 - RONDEAU M382-CHEVROLET, CHÂSSIS 001

Châssis: Tubulaire / Tubular steel

Carrosserie / Bodywork: Polyester

Poids / Weight: 910 kg

Dimensions: 4820 mm / 2040 mm

Moteur / Engine: Chevrolet V8 OHV, 5,7l

Boîte de vitesses / Gearbox: Hewland VG
à 5 rapports (5 speed)

Freins / Brakes: Hydrauliques AV/AR AP -
Lockheed aluminium / Hydraulics front and rear

Jantes / Rims: Aluminium

Suspensions: Double triangulation /
Double wishbones



Le châssis 001 devance ici le châssis 002 aux 24 Heures de Daytona 1982. *Chassis 001 is shown here beating chassis 002 at the 1982 Daytona 24 Hours.* © Motorsport Images



C'est aux mains de l'équipage Sullivan/Phipps/Belcher que le châssis 001 a débuté en course lors des 24 Heures de Daytona. *It was in the hands of the Sullivan / Phipps / Belcher crew that chassis 001 made its racing debut at the 24 Hours of Daytona.* © DR



Le même châssis, cette fois-ci équipé d'un V8 Chevrolet, aux 3 Heures de Miami 1984. *The same chassis, this time equipped with a Chevrolet V8, at the 1984 Miami 3 Hours.* © DR





PALMARÈS / AWARDS

ANNÉE / YEAR	ÉVÉNÈMENT / EVENT	ÉQUIPAGE / CREW	RÉSULTAT / RESULT
1982	24 Heures de Daytona	Belcher/Phipps/Sullivan	31°
1983	3 Heures de Daytona	Gunn	61°
1984	Grand Prix de Miami	Belcher/Rondeau	28°
1984	12 Heures de Sebring	Belcher/Rondeau/Gunn	47°
1985	3 Heures de Miami	Gonzalez/Gralia	33°
1985	500 Km Road Atlanta	Hill/Alexander	29°
1985	500 Km Mid-Ohio	Hill	24°
1985	St Petersburg	Goral	19°



À LA CONQUÊTE DE L'OUEST

Porté par sa victoire aux 24 heures du Mans 1980, Jean Rondeau se sent pousser des ailes. Avec sa nouvelle M382, il s'attaque au Championnat du monde d'Endurance et vise même le marché américain avec une version équipée d'un V8 Chevrolet.

CONQUERING THE WEST

Supported by his victory in the 1980 Le Mans 24 hours race, Jean Rondeau feels like having wings. With his new M382, he tackles the World Endurance Championship and even targets the American market with a version equipped with a V8 Chevrolet.



Loin de se reposer sur ses lauriers au lendemain de son historique succès aux 24 Heures du Mans 1980, Jean Rondeau décide de développer sa petite entreprise. Il étoffe ses effectifs (une quinzaine de personnes réunies près du circuit) et tente de devenir un constructeur capable de commercialiser ses productions.

Il trouve même, en la personne de Philippe de Lespinay, un agent motivé pour lui dénicher des acheteurs potentiels aux États-Unis. Déjà représentant des équipements de sécurité Stand 21 et des jantes Gotti aux USA, ce Français installé en Californie dispose d'un beau réseau sur place : « Depuis sa victoire au Mans, Rondeau bénéficiait d'une bonne image et cela a suscité un intérêt immédiat outre-Atlantique. Les Américains en général adorent la France et les Français. Dans le championnat IMSA, il y avait un vide entre les Porsche 935 et le reste, donc la M382 était une option très valable sur le papier... »

Assez rapidement, il trouve deux clients : Garry Belcher et l'équipe Golden Eagle, dont les représentants viennent en délégation au Mans pour visiter les ateliers. Sur la piste du Bugatti, Henri Pescarolo les embarque à bord d'une M379 pour leur offrir quelques souvenirs inoubliables.

Pour ces clients américains, la M382 représente une valeur sûre, comme le confirme Hubert Rohee, alors membre du bureau d'études Rondeau : « Nous étions un peu en retard sur le développement de la M482 à effet de sol. Aussi, la M382 était-elle une voiture transitoire : une évolution directe de la M379 victorieuse au Mans avec, en prime, les éléments mécaniques du train arrière de la future M482. » Comme sa devancière, elle a été conçue à l'origine pour recevoir un V8 Cosworth DFL.

C'est d'ailleurs ainsi motorisés que les châssis 001 (vendu à l'équipe Belcher et aujourd'hui à vendre) et 002 (destiné à Golden Eagle) embarquent par avion vers le continent américain afin d'y disputer les 24 Heures de Daytona, le dernier week-end de janvier 1982. Gary Belcher partage le volant du châssis 001 avec Hubert Phipps et le futur pilote de Formule 1 Danny Sullivan. Qualifiée en 14^e position, la M382 dotée d'une livrée noire et portant le numéro de course 3 doit renoncer à trois heures de l'arrivée, à cause d'une soupape étant hors service.

Far from resting on his laurels after his historic success at the 1980 Le Mans 24 Hours, Jean Rondeau decides to develop his small business. He expanded his workforce (about fifteen people gathered near the circuit) and tried to become a manufacturer capable of marketing his products.

He even found, in the person of Philippe de Lespinay, a motivated agent to find him potential buyers in the United States. Already a representative of Stand 21 safety equipment and Gotti rims in the USA, this Frenchman living in California has a good network there: "Since its victory at Le Mans, Rondeau has had a good image and this has aroused immediate interest across the Atlantic. Americans in general love France and the French. In the IMSA championship, there was a gap between the Porsche 935s and the rest, so the M382 was a very good option on paper..."

Quickly, he found two customers: Garry Belcher and the Golden Eagle team, whose representatives come to Le Mans in delegation to visit the workshops. On the Bugatti track, Henri Pescarolo took them aboard an M379 to offer them some unforgettable memories.

For these American customers, the M382 was a sure bet, as Hubert Rohee, then a member of the Rondeau design office, confirms: "We were a little behind in the development of the M482 with ground effect. So the M382 was a transitional car: a direct evolution of the M379, which had won at Le Mans, with the added bonus of the mechanical elements of the rear axle of the future M482. Like its predecessor, it was originally designed to take a Cosworth DFL V8.

Chassis 001 (sold to the Belcher team and now for sale) and 002 (destined for Golden Eagle) were flown to America to compete in the Daytona 24 Hours on the last weekend of January 1982. Gary Belcher shared the wheel of chassis 001 with Hubert Phipps and future Formula 1 driver Danny Sullivan. Qualifying in 14th position, the M382 with black livery and race number 3 was forced to retire with three hours to go due to a valve being out of order.

Après Daytona, les deux M382 américaines troqueront leur V8 Cosworth pour un moteur Chevy de 5,7 litres qui présente plusieurs avantages : un peu plus de puissance mais surtout beaucoup plus de couple à moyen régime. Accessoirement, il coûtait moitié moins cher qu'un DFV ou un DFL et le prix de ses pièces de rechange - immédiatement disponibles- est bien moins élevé.

Hubert Rohee s'est donc chargé de dessiner un kit d'adaptation : « Le V8 Chevrolet n'était pas porteur, il a donc fallu concevoir un treillis tubulaire apportant la rigidité nécessaire ». Fidèle mécanicien de Jean Rondeau, Lucien Monté est venu aux USA pour installer ce kit sur le châssis 001.

Malheureusement, les ambitions américaines de Rondeau se heurtent vite à la Lola T600 qui dispose, elle, de l'effet de sol. Gary Belcher met sa M382 sous bâche et ne la ressort que fin 1983 à l'occasion des 3 H de Daytona (abandon de John Gunn). Début 1984, Belcher fait équipe avec Jean Rondeau à l'occasion du Grand Prix de Miami et des 12 Heures de Sebring : deux abandons. Les quatre courses disputées en 1985 par le Goral Racing n'apporteront rien au pédigrée du châssis 001.

Quant à la M382 « officielle », équipée d'un V8 Cosworth DFL, elle dispute pour la première fois le Championnat du monde d'endurance en 1982 et en remporte même la manche inaugurale, disputée à Monza (avec Pescarolo et Francia au volant). Elle aurait aussi gagné le championnat, face à la Porsche 956, si les instances fédérales n'avaient pas mystérieusement porté au capital de Porsche les points marqués par une Porsche 930, victorieuse en... Groupe B, au Nürburgring !

After Daytona, the two American M382s swapped their Cosworth V8s for a 5.7-liter Chevy engine, which had several advantages: a little more power, but above all, a lot more torque in the mid-range. Incidentally, it cost half as much as a DFV or a DFL and the price of its spare parts - immediately available - is much lower.

Hubert Rohee was in charge of designing an adaptation kit: "The Chevrolet V8 was not load-bearing, so we had to design a tubular lattice to provide the necessary rigidity". Lucien Monté, Jean Rondeau's loyal mechanic, came to the USA to install this kit on the 001 chassis.

Unfortunately, Rondeau's American ambitions soon came up against the Lola T600, which had the ground effect. Gary Belcher puts his M382 under cover and only brings it out at the end of 1983 for the 3 Hours of Daytona (John Gunn's retirement). At the beginning of 1984, Belcher teams up with Jean Rondeau for the Miami Grand Prix and the 12 Hours of Sebring: two retirements. The four races run in 1985 by Goral Racing did not add anything to the pedigree of the 001 chassis.

As for the "official" M382, equipped with a Cosworth DFL V8, it competed for the first time in the World Endurance Championship in 1982 and even won the inaugural round at Monza (with Pescarolo and Francia at the wheel). It would also have won the championship, against the Porsche 956, if the federal authorities had not mysteriously added to Porsche's capital the points scored by a Porsche 930, victorious in... Group B, at the Nürburgring!

« DANS LE CHAMPIONNAT IMSA, IL Y AVAIT UN VIDE ENTRE LES PORSCHE 935 ET LE RESTE, DONC LA M382 ÉTAIT UNE OPTION TRÈS VALABLE SUR LE PAPIER... »

Philippe de Lespinay, ex-agent Rondeau aux USA

"In the IMSA championship, there was a gap between the Porsche 935s and the rest, so the M382 was a very valid option on paper..."

Philippe De Lespinay, former Rondeau agent in the USA





1982 - Rondeau M382-Chevrolet

PORTRAIT

Jean Rondeau : pilote-constructeur... et vainqueur !

Quel jeune Manceau n'a pas, un jour, rêvé de disputer les 24 Heures du Mans, voire de les remporter ? Pour Jean Rondeau, le rêve ne s'arrêterait pas là : il se voyait triompher au volant d'une voiture de sa conception et portant son nom ! Un pur délire, pensaient ceux qui ne connaissaient pas sa détermination...

Alors que les 24 Heures du Mans s'apprêtent à fêter leur centenaire, aujourd'hui encore, Jean Rondeau demeure le seul à s'être imposé au volant de sa propre voiture, à l'image d'un Jack Brabham, champion du monde de Formule 1 au volant d'une monoplace portant son nom.

Venu à la compétition en tant que pilote en 1968, Rondeau dispute pour la première fois ses chères 24 Heures en 1972 à bord d'une Chevron B21 qu'il porte en tête de sa catégorie, avant de renoncer, faute de pièces de rechange. Après trois autres participations, il monte une association dans le but de construire une voiture pour disputer l'édition 1976 des 24 H. L'industriel Charles James lui donne les moyens de construire deux autos (baptisées Inaltera) qui franchiront toutes deux la ligne d'arrivée dès leur première tentative ! L'année suivante, les trois voitures engagées parviennent, elles aussi, à boucler les deux tours d'horloge manceaux sans encombre. Sa persévérance permettra à l'artisan sarthois de réaliser son rêve en 1980, en compagnie de Jean-Pierre Jaussaud. L'échec de la M482, lancée en 1983, entrainera malheureusement la chute de son entreprise. Jean Rondeau se tue le 27 décembre 1985, dans un accident de la circulation.

Jean Rondeau: driver-builder... and winner!

Which young Manceau driver hasn't dreamed of competing in the 24 Hours of Le Mans, or even winning it? For Jean Rondeau, the dream did not stop there: he saw himself winning at the wheel of a car of his own design and with his own name! A pure delirium, thought those who did not know his determination...

While the 24 Hours of Le Mans is about to celebrate its centenary, Jean Rondeau is still the only one to have won at the wheel of his own car, like Jack Brabham, Formula 1 world champion at the wheel of a single-seater car carrying his name.



Jean Rondeau ©DPPI

Rondeau started racing as a driver in 1968 and competed for the first time in his beloved 24 Hours in 1972 aboard a Chevron B21, which he led in his class before giving up due to a lack of spare parts. After three other participations, he set up an association with the aim of building a car to compete in the 1976 edition of the 24 Hours. The industrialist Charles James gave him the means to build two cars (called Inaltera) which both crossed the finish line on their first attempt! The following year, the three cars entered also managed to complete the two laps of the Mance clock without incident. His perseverance allowed the Sarthois craftsman to realize his dream in 1980, in the company of Jean-Pierre Jaussaud. The failure of the M482, launched in 1983, will unfortunately lead to the fall of his company. Jean Rondeau was killed on December 27, 1985, in a traffic accident.



1974 - MARCH 74S

LOT 5

K

C'est vraiment une « balle » ! C'est l'une des deux à être équipées d'un moteur 3 litres. Son V8 Cosworth est un peu plus puissant que celui de la Duckhams. De plus, son aérodynamisme génère davantage d'appui. À son volant, j'ai battu la Porsche 936 de Jean-Marc Luco ! C'est vraiment l'auto idéale pour gagner sa catégorie en historique.

It's really a "ball"! It's one of two with a 3-liter engine. Its Cosworth V8 is a bit more powerful than the Duckhams. In addition, its aerodynamics generate more downforce. At its wheel, I beat Jean-Marc Luco's Porsche 936! It is really the ideal car to win its category in history.

JACQUES NICOLET



5

1974 - MARCH 74S - FORD COSWORTH, CHÂSSIS 006

Châssis: Tubulaire / *Tubular*

Carrosserie / *Bodywork*: Polyester

Poids / *Weight*: 700 kg

Dimensions: 4010 mm / 1890 mm

Moteur / *Engine*: Ford Cosworth V8 DFV 3.0l

Boîte de vitesses / *Gearbox*: 5 vitesses Hewland
DG300 (5 speed)

Freins / *Brakes*: Hydraulique AVIAR Girling -

Étriers 4 pistons / *Girling Hydraulics front
and rear 4 piston calipers*

Jantes / *Rims*: Alliage / *Alloy*

Suspensions: Double triangulation /
Double wishbones

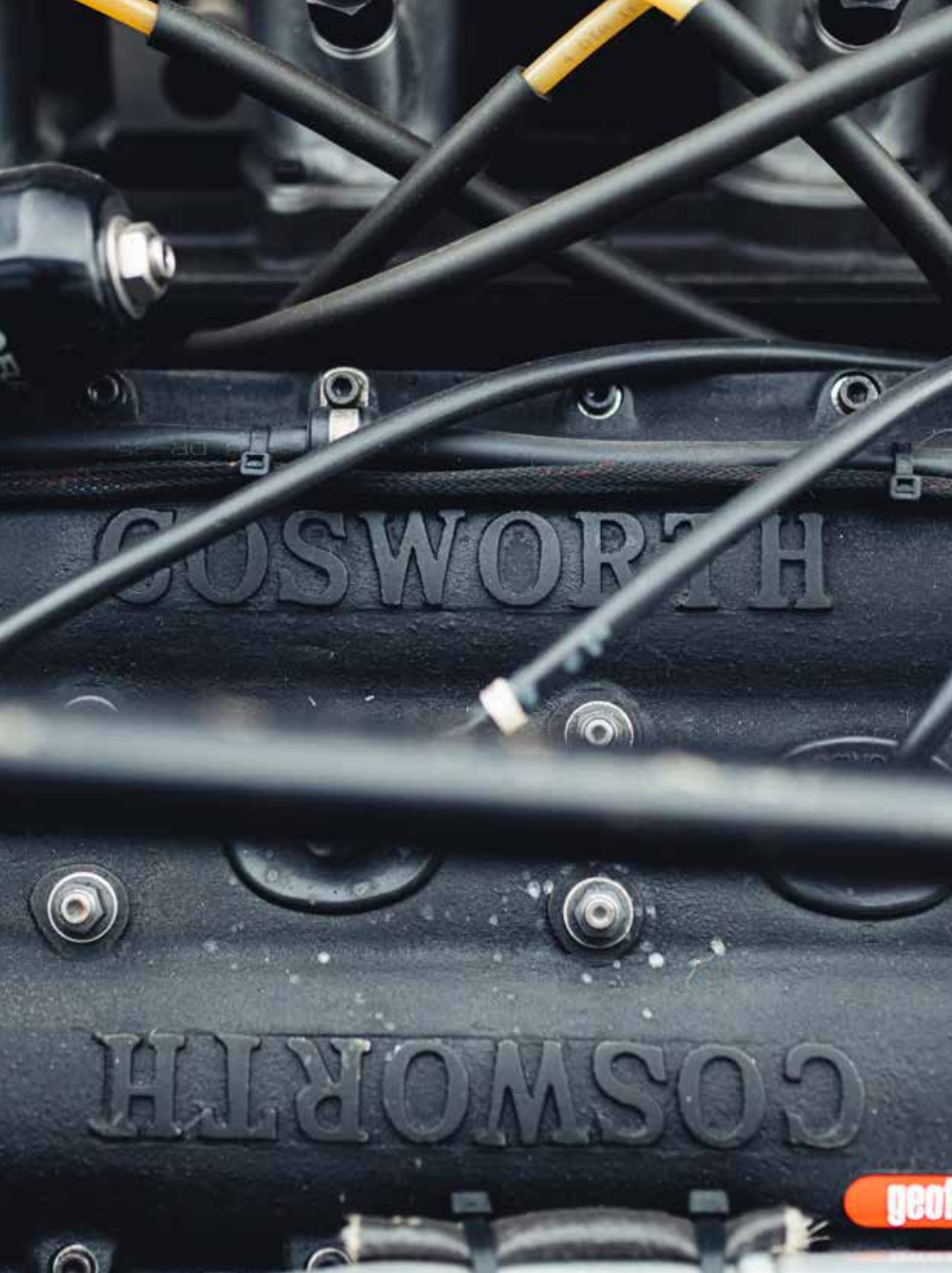


1 000 KM du Paul Ricard 1974. 2^e course du châssis 006. Équipage Brambilla (pilote officiel March F1) et Brian Henton. Qualifié en 5^e position mais abandon en course. 1000 KM du Paul Ricard 1974. 2nd race of chassis 006. Crew Brambilla (official March F1 driver) and Brian Henton. Qualified in 5th position but retired during the race. © Motorsport Images



PALMARÈS / AWARDS

ANNÉE / YEAR	ÉVÉNÈMENT / EVENT	ÉQUIPAGE / CREW	RÉSULTAT / RESULT
1974	Nürburgring Interserie	Henton	Abandon
1974	Paul Ricard	Henton/Brambilla	Abandon
1974	Brands Hatch	Evans/Lloyd	8 ^e



SENSATIONS FORTES GARANTIES !

Conçue initialement pour recevoir un moteur 2 litres, cette barquette légère est l'une des deux March 74S à avoir reçu un V8 Cosworth de 3 litres de Formule 1. De quoi offrir de sacrées montées d'adrénaline à ceux qui en prennent le volant!

STRONG SENSATIONS GUARANTEED!

Initially designed to be powered by a 2-liter engine, this lightweight sports car is one of two March 74S models to be powered by a 3-liter Cosworth Formula 1 V8. It's a great way to get your adrenaline flowing!

Par principe, un pilote n'a jamais assez de puissance à disposition, mais il est des cas, où les pros du volant savent apprécier la cavalerie mise à leur service. C'est ce sentiment que procure cette March 74S, qui est en fait une simple évolution de la 73S.

Cette dernière marque le retour de March en sport prototypes après une première incartade en 1970 avec une impressionnante 707 équipée d'un V8 de 8,7 litres de cylindrée. Ce retour s'opère avec une motorisation bien plus modeste. Il est en fait le fruit d'un « coup » commercial réalisé par les dirigeants de March. Max Mosley et Robin Herd ont passé un accord avec BMW Motorsport pour disposer en exclusivité (la première année) d'un moteur 2 litres taillé sur mesure pour la Formule 2.

Dans l'élan de ce partenariat, March envisage même de commercialiser en Grande-Bretagne des BMW de route modifiées, mais – faute de moyen – ce projet est vite abandonné.

Le deal en question indique toutefois que March s'engage à acheter 50 moteurs... Du coup, en parallèle du châssis de Formule 2, March lance la production d'une barquette 2 litres destinée au championnat d'Europe de voitures de sport. Selon une recette maison, un maximum d'éléments de la F2 sont déclinés sur la 73S. C'est ainsi que tout l'ensemble du train arrière de la 732 prend place dans la barquette. Après une prometteuse première course aux mains de Jody Scheckter en Afrique du Sud et une belle offensive des commerciaux de March, 19 exemplaires de ces barquettes sont produites pour la saison 1973, toutes équipées du fameux moteur BMW M12/7. Malheureusement, si la 732 impose sa loi en Formule 2 aux mains d'un certain Jean-Pierre Jarier, la 73S peine à s'exprimer aux avant-postes.

La saison suivante, March poursuit son effort avec la 74S, une subtile évolution de sa devancière. Onze exemplaires sont produits (March construit cette année-là 87 voitures, toutes disciplines confondues). Alors que la plupart de ces protos reçoivent le 4 cylindres allemand, deux châssis seront équipés d'un V8 Cosworth DFV de Formule 1 ! C'est le cas du châssis 006.

"Of the eleven 74S built, only two chassis were equipped with a Cosworth DFV Formula 1 V8"



1 000 KM de Brands Hatch 1974. 3^e course du châssis 006. Equipage Bob Evans / Richard Lloyd. Classé 8^e. 1000 KM of Brands Hatch 1974. 3rd race of chassis 006. Crewed by Bob Evans / Richard Lloyd. Placed 8th. © Motorsport Images

PARMI LES ONZE 74S CONSTRUITES, SEULS DEUX CHÂSSIS ONT ÉTÉ ÉQUIPÉS D'UN V8 COSWORTH DFV DE FORMULE 1.

In principle, a driver can never have enough power at his disposal, but there are cases where driving pros know how to appreciate the cavalry at their service. That's the feeling of the March 74S, which is in fact a simple evolution of the 73S.

The latter marks March's return to sports prototypes after a first foray in 1970 with an impressive 707 equipped with an 8.7 liter V8. This comeback is made with a much more modest engine. It is in fact the result of a commercial "coup" carried out by March's managers. Max Mosley and Robin Herd have signed an agreement with BMW Motorsport to have an exclusive (the first year) 2-liter engine tailored for Formula 2. In the impetus of this partnership, March even considered marketing modified road-going BMWs in Great Britain, but - for lack of funds - this project was quickly abandoned.

The deal in question indicates however that March commits itself to buy 50 engines... As a result, in parallel to the Formula 2 chassis, March launches

the production of a 2-liter sports car intended for the European sports car championship. According to an in-house recipe, a maximum of elements of the F2 are declined on the 73S. Thus, the whole rear axle of the 732 is placed in the small car. After a promising first race with Jody Scheckter in South Africa and a great offensive by March's sales team, 19 cars were produced for the 1973 season, all equipped with the famous BMW M12/7 engine. Unfortunately, if the 732 imposed its law in Formula 2 in the hands of a certain Jean-Pierre Jarier, the 73S struggled to express itself at the front.

The following season, March continued its efforts with the 74S, a subtle evolution of its predecessor. Eleven examples were produced (March built 87 cars that year, all disciplines included). While most of these protos received the German 4-cylinder engine, two chassis were equipped with a Cosworth DFV Formula 1 V8! This is the case of chassis 006.

Engagée par l'équipe Mike Coomb Auto Racing, cette March survitaminée dispute trois courses au cours de la saison 1974. Attendu aux 24 Heures du Mans, elle débute en fait le même week-end au Nürburgring lors d'une manche de l'Interserie, la Canam européenne. Pilote officiel March en Formule 3 (il sera sacré haut la main en fin de saison), Brian Henton lui donne son baptême du feu. Qualifié en 15^e position (face à des concurrents dotés de plus gros moteurs), il ne termine pas la course.

Sur la piste du Castellet, deux mois plus tard, le même Henton fait équipe avec Vittorio Brambilla, pilote officiel March en F1 cette fois. Le duo se qualifie en cinquième position mais ne peut franchir la ligne d'arrivée, suite à un problème de pression d'huile. Un mois et demi plus tard, Bob Evans et Richard Lloyd terminent 8^e aux 1000 Km de Brands Hatch, neuvième manche du Championnat du monde des voitures de sport.

Dans les mains de son actuel propriétaire depuis le début des années 2000, cette 74S a été entièrement restaurée et repeinte dans sa livrée d'origine blanche à parements bleus. Aux mains de son actuel propriétaire, ce proto léger et puissant a brillé en de multiples reprises dans le cadre du championnat Classic Endurance Racing, et notamment à Spa en 2009 où il a contesté la victoire à une Porsche 936!

Entered by the Mike Coomb Auto Racing team, this supercharged March competed in three races during the 1974 season. Expected to compete in the 24 Hours of Le Mans, it actually made its debut the same weekend at the Nürburgring during a round of the Interserie, the European Canam. Official March driver in Formula 3 (he was crowned champion at the end of the season), Brian Henton gave him his baptism of fire. Qualified in 15th position (against competitors with bigger engines), he did not finish the race.

Two months later at Le Castellet, the same Henton teamed up with Vittorio Brambilla, this time an official March F1 driver. The duo qualified in fifth position but were unable to cross the finish line due to an oil pressure problem. A month and a half later, Bob Evans and Richard Lloyd finished 8th in the 1000 Km of Brands Hatch, the ninth round of the World Sports Car Championship.

In the hands of its current owner since the early 2000s, this 74S has been fully restored and repainted in its original white with blue trim livery. In the hands of its current owner, this light and powerful proto has shone on many occasions in the Classic Endurance Racing championship, and notably at Spa in 2009 where it challenged a Porsche 936 for the victory!





PORTRAIT

Max Mosley : un fondateur très influent

Difficile d'imaginer un constructeur de voitures de course, parti de zéro, produire dès sa première saison une cinquantaine de châssis, dont dix monoplaces de Formule 1... C'est pourtant le tour de force réalisé par March en 1970. Fondée au cours de l'année 1969, la nouvelle société ne manque pas d'ambition. Elle n'hésite pas à s'attaquer d'entrée de jeu à six catégories en même temps !

Cette start-up est le fruit de l'association de quatre jeunes têtes brûlées : Max Mosley (le juriste), Robin Herd (l'ingénieur), Graham Coaker (le responsable de production) et Alan Rees (le team manager).

Tout comme Robin Herd (diplômé en ingénierie et en physique), Max Mosley a fait ses études à Oxford, mais en droit. Membre de l'aristocratie anglaise, Mosley est un avocat polyglotte et charismatique. Il découvre le sport automobile par hasard et se passionne pour ce sport qu'il se met à pratiquer. Dans des courses de clubs, tout d'abord, puis directement en Formule 2, par la suite ! Toutefois, conscient de ses limites au volant, il raccroche vite son casque et se rapproche de son ancien camarade d'université, devenu le designer vedette du moment après un brillant passage chez McLaren. Herd est justement en train de monter un projet avec Graham Coaker et Alan Rees. Mosley rejoint ce trio et prend en charge tout l'aspect commercial et politique d'un tel projet. Ces compétences juridiques et sa vision avant-gardiste d'un sport en pleine mutation, suite à l'arrivée des sponsors, l'amèneront à collaborer avec Bernie Ecclestone dans ce qui deviendra à la fin des années 70 la Formula One Constructors Association (FOCA). Il deviendra par la suite président de la Fédération Internationale de l'Automobile, entre 1993 et 2009, et sera le premier à orienter le sport automobile sur une voie plus durable.

Max Mosley: a very influential founder

It's hard to imagine a racing car manufacturer, starting from scratch, producing in its first season some fifty chassis, including ten Formula 1 single-seaters... However, this is the tour de force achieved by March in 1970. Founded in 1969, the new company had no ambition. It did not hesitate to tackle six categories at the same time! This start-up is the result of the association of four young hotheads: Max Mosley (the lawyer), Robin Herd (the engineer), Graham Coaker (the production manager) and Alan Rees (the team manager). Like Robin Herd (with a degree in engineering and physics), Max Mosley studied at Oxford, but in law. A member of the English aristocracy, Mosley is a multilingual and charismatic lawyer. He discovered motor sport by chance and became passionate about it. First in club races, then directly in Formula 2! However, aware of his limits at the wheel, he quickly hangs up his helmet and gets closer to his



Max Mosley à l'écoute de la pilote Lella Lombardi, dans l'habitacle de sa March F1. Max Mosley listening to driver Lella Lombardi in her March F1 car. ©DPPI

former university friend, who has become the star designer of the moment after a brilliant stint at McLaren. Herd was in the process of setting up a project with Graham Coaker and Alan Rees. Mosley joins this trio and takes charge of all the commercial and political aspects of such a project. His legal skills and his avant-garde vision of a sport in full mutation, following the arrival of sponsors, led him to collaborate with Bernie Ecclestone in what would become the Formula One Constructors Association (FOCA) at the end of the 70s. He later became president of the Fédération Internationale de l'Automobile, between 1993 and 2009, and was the first to steer motor sport onto a more sustainable path.



1972 - DUCKHAMS LM

LOT 6



C'est assez rare qu'un même châssis dispute trois fois Le Mans avec trois carrosseries différentes ! C'est vraiment une super auto extrêmement rapide et très très légère. J'ai déjà été chronométré dans les Hunaudières à 308 km/h ! J'ai d'ailleurs gagné ma catégorie à l'édition 2018 de Le Mans Classic face à une Ligier JS3. Et puis l'histoire de cette voiture est passionnante. C'est l'une des premières fois qu'une auto portait le nom de son sponsor. Alain de Cadenet était aussi « fou » que moi ! Quand au fait que ce soit Gordon Murray qui ait dessiné la voiture, je ne l'ai appris qu'après en avoir fait l'acquisition...

It's quite rare that the same chassis competes three times in Le Mans with three different bodyworks! It's really a great car, extremely fast and very, very light. I have already been timed in the Hunaudières at 308 km/h! I won my class at the 2018 edition of Le Mans Classic against a Ligier JS3. And then the history of this car is fascinating. It is one of the first times that a car was named after its sponsor. Alain de Cadenet was as "crazy" as I am! As for the fact that Gordon Murray designed the car, I only learned about it after I bought it...

JACQUES NICOLET



1972 - DUCKHAMS LM

Châssis: Tubulaire

Carrosserie / Bodywork: Polyester

Poids / Weight: 675 kg

Dimensions: 3850 mm / 1850 mm

Moteur / Engine: Ford Cosworth V8 DFV 3.0l

Boîte de vitesses / Gearbox: 5 vitesses Hewland FT200 (5 speed)

Freins / Brakes: Lockheed aluminium

Jantes / Rims: Aluminium

Suspensions: Double triangulation /
Double wishbones





PALMARÈS / AWARDS

ANNÉE / YEAR	ÉVÉNÈMENT / EVENT	ÉQUIPAGE / CREW	RÉSULTAT / RESULT
1972	24 Heures du Mans	De Cadenet / Craft	12 ^e
1972	6 Heures de Watkins Glen	De Cadenet / Birrane	Abandon
1972	Watkins Glen Canam	De Cadenet	Abandon
1973	24 Heures du Mans	De Cadenet / Craft	Abandon
1974	Silverstone Interserie*	De Cadenet	6 ^e
1974	24 Heures du Mans*	Craft / Nicholson	Abandon

* Courses disputées sous l'appellation De Cadenet LM



UNE F1 POUR LE MANS !

Pour sa deuxième participation aux 24 Heures du Mans, en 1972, l'inénarrable Alain De Cadenet n'hésite pas à demander au génial Gordon Murray, alors jeune ingénieur chez Brabham, de transformer une F1 en un proto taillé pour Le Mans. Mission accomplie...

A F1 FOR LE MANS!

For his second participation in the 24 Hours of Le Mans, in 1972, the great Alain De Cadenet did not hesitate to ask the brilliant Gordon Murray, then a young engineer at Brabham, to transform an F1 car into a prototype made for Le Mans. Mission accomplished...

En participant aux 24 Heures du Mans 1971 à bord d'une impressionnante Ferrari 512 M de l'Ecurie Francorchamps, Alain De Cadenet ne se doutait pas qu'il venait de mettre le doigt dans un engrenage qui allait rythmer sa trépidante existence pendant un quart de siècle. Enthousiasmé par cette première expérience, il n'a dès lors qu'une envie : acheter à Ferrari une 312 PB et l'engager à la prochaine édition des 24 Heures. Mais il reçoit une fin de non-recevoir. La 312 PB étant une version proto de la F1 312 B, les Italiens estiment qu'elle ne saurait être mise dans les mains d'un amateur.

Vexé, De Cadenet échafaude alors un autre plan. Il possède une Brabham BT33 qu'il a engagée pour son ami Chris Craft lors des deux derniers grands prix de la saison 1971. Pourquoi ne pas la transformer en un proto homologué au Mans ? Il se tourne alors vers Brabham qui vient d'être racheté par un certain Bernie Ecclestone. Ce dernier oriente le sémillant « Decad » vers un jeune ingénieur sud-africain travaillant au bureau d'études. Il s'agit de Gordon Murray (Cf. portrait).

Murray relève le défi auquel il se consacre le soir, chez lui, après sa journée de travail chez Brabham. En six semaines, il dessine finalement un châssis monocoque spécifique qui sera fabriqué par la société Grand Prix Metalcraft. Malheureusement, le V8 Cosworth de De Cadenet est en bout de course et le pilote anglais part en quête d'un remplaçant. John Nicholson, le motoriste de McLaren, lui restaure le DFV avec lequel Bruce McLaren a remporté le Grand Prix de Belgique 1968 et le lui cède pour 1500 £. De Cadenet se rend alors à Colnbrook et le ramène... sur le siège arrière de sa Mini ! Jusque-là, seul Guy Ligier s'était aventuré au départ des 24 Heures du Mans avec un Cosworth DFV dans le dos.

De Cadenet convainc la marque de lubrifiant Duckhams de financer une (petite) partie de l'opération. La voiture est donc peinte en jaune et bleu à la manière d'un bidon d'huile. Elle est engagée au 24 Heures du Mans 1972 sous l'appellation Duckhams LM. D'entrée de jeu, celle qui est l'une des autos les plus légères du plateau se montre compétitive. Qualifié en 11^e position à plus de 200 km/h de moyenne, le duo De Cadenet-Craft pointe à la quatrième place à deux heures de l'arrivée !

When Alain De Cadenet took part in the 1971 24 Hours of Le Mans aboard an impressive Ferrari 512 M of the Francorchamps team, he had no idea that he had just put his finger in a gear that was to set the pace of his exciting life for a quarter of a century. Enthused by this first experience, he only wanted to buy a 312 PB from Ferrari and enter it in the next 24 Hours race. But he receives a refusal. The 312 PB being a prototype version of the F1 312 B, the Italians consider that it could not be put in the hands of an amateur.

Offended, De Cadenet devises another plan. He owns a Brabham BT33 that he entered for his friend Chris Craft during the last two grand prix of the 1971 season. Why not transform it into a prototype homologated at Le Mans? He then turned to Brabham which had just been bought by a certain Bernie Ecclestone. The latter directed the lively "Decad" towards a young South African engineer working in the design office. He was Gordon Murray (see box).

Murray took up the challenge, working at home in the evenings after his day's work at Brabham. In six weeks, he finally designed a specific monocoque chassis that would be manufactured by the company Grand Prix Metalcraft. Unfortunately, De Cadenet's Cosworth V8 was at the end of its life and the English driver went in search of a replacement. John Nicholson, McLaren's engine builder, restored the DFV with which Bruce McLaren had won the 1968 Belgian Grand Prix and sold it to him for £1,500. De Cadenet then went to Colnbrook and brought it back... on the back seat of his Mini! Until then, only Guy Ligier had ventured to the start of the 24 Hours of Le Mans with a Cosworth DFV on his back.

De Cadenet convinces the lubricant brand Duckhams to finance a (small) part of the operation. The car is painted in yellow and blue like an oil can. It was entered in the 1972 24 Hours of Le Mans under the name Duckhams LM. From the outset, the car, one of the lightest on the grid, proved to be competitive. Qualified in 11th position at an average speed of more than 200 km/h, the De Cadenet-Craft duo was in fourth place with two hours to go! Unfortunately, Craft -on slick tires- was surprised by the rain and hit the rail. The Duckhams had to return to the pits and make repairs,



Jacques Nicolet au Mans Classic, en course historique.
Jacques Nicolet at Le Mans Classic, in a historic race. ©DPPI



24 Heures du Mans 1972. *24 Hours of Le Mans 1972.* ©DPPI



24 Heures du Mans 1973. *24 Hours of Le Mans 1973.* ©Motorsport Images



24 Heures du Mans 1974. *24 Hours of Le Mans 1974.* ©DPPI

1972 - Duckhams LM

Malheureusement, Craft –en pneus slick– se fait surprendre par une averse et tape le rail. Le temps de rentrer au stand et de réparer, la Duckhams termine à une décevante 12^e place. C'est la première fois qu'un V8 Cosworth DFV franchit la ligne d'arrivée au Mans. Dans la foulée, la Duckhams dispute les 6 H de Watkins Glen (abandon sur problème moteur) ainsi que la course Canam (même cause, même effet), disputée le lendemain.

Boosté par cette prometteuse aventure mancelle, De Cadenet récidive l'année suivante. Entretemps, la Duckhams a été revue par Gordon Murray qui la dote d'une queue longue. Malgré cette évolution, elle se montre moins rapide que l'année précédente (15^e en qualification) et doit renoncer en pleine nuit, suite à un accident.

L'accord avec Duckhams étant terminé, la voiture court en 1974 sous l'appellation De Cadenet, avec une livrée british racing green. Après avoir terminé 6^e à une course d'Interserie, à Silverstone, elle débarque au Mans. Malheureusement, Alain de Cadenet se voit privé du plaisir de courir sur la voiture portant son nom. S'étant cassé la clavicule peu avant, il constate lors des essais de nuit qu'il n'est physiquement pas apte et se fait remplacer. Le duo Nicholson-Craft se qualifie à une très honorable 8^e place en tournant pour la première fois sous la barre des 4 minutes au tour (3'52"400 contre 4'03"900 en 1972). En revanche, la course se termine par un nouvel abandon sur accident. C'est la dernière participation de cette auto dans une course internationale.

Alain De Cadenet la revend alors à Colin Hawker qui installe sur le châssis une carrosserie de... Volkswagen 1600 Type 3, pour disputer des courses de clubs. Surnommée « DFVW », l'auto collectionne les succès pendant plusieurs saisons. Restaurée en 2002 dans sa configuration de 1972, elle est bientôt rachetée par Jacques Nicolet qui la pilote avec brio lors de prestigieuses courses historiques. Il s'impose dans le plateau 5 de l'édition 2018 de Le Mans Classic. Elle est à vendre avec les différents kits de carrosserie vus au Mans.

and finished 12th. This was the first time that a Cosworth DFV V8 crossed the finish line at Le Mans. In the meantime, the Duckhams competed in the 6 H of Watkins Glen (withdrawal due to engine problems) as well as in the Canam race (same cause, same effect), held the following day.

Boosted by this promising adventure in Le Mans, De Cadenet did it again the following year. In the meantime, the Duckhams had been redesigned by Gordon Murray, who fitted it with a long tail. In spite of this evolution, it was not as fast as the previous year (15th in qualifying) and had to give up in the middle of the night, due to an accident.

The agreement with Duckhams being finished, the car runs in 1974 under the name of De Cadenet, with a British racing green livery. After finishing 6th in an Interserie race at Silverstone, it arrived at Le Mans. Unfortunately, Alain De Cadenet could not drive the car bearing his name. Having broken his collarbone shortly before, he noticed during the night tests that he was physically unfit and was replaced. The Nicholson-Craft duo qualified in a very respectable 8th place, running for the first time under the 4 minutes per lap mark (3'52"400 against 4'03"900 in 1972). However, the race ended with another retirement. This is the last participation of this car in an international race.

Alain De Cadenet sold it to Colin Hawker who installed a Volkswagen 1600 Type 3 body on the chassis, with a British racing green livery. After finishing 6th in an Interserie race at Silverstone, it arrived at Le Mans. Unfortunately, Alain De Cadenet could not drive the car bearing his name. Having broken his collarbone shortly before, he noticed during the night tests that he was physically unfit and was replaced. The Nicholson-Craft duo qualified in a very respectable 8th place, running for the first time under the 4 minutes per lap mark (3'52"400 against 4'03"900 in 1972). However, the race ended with another retirement. This is the last participation of this car in an international race.

Alain de Cadenet (1945-2022): le charisme en action

Né à Londres d'un père aviateur français passé par Londres lors de la seconde guerre mondiale et d'une mère actrice, Alain De Cadenet devient rapidement l'une des figures les plus hautes en couleur du milieu de l'endurance dans les années 70. Pourtant, rien ne le prédestinait au sport automobile...

Travaillant dans la finance, le jeune De Cadenet change une première fois de voie, après que sa petite amie de l'époque l'eut quitté pour un photographe. Qu'à cela ne tienne: il décide de devenir photographe! Il se fait d'ailleurs un nom dans le milieu du rock londonien alors en pleine ébullition. Sur ce, sa petite amie de l'époque le quitte pour un pilote de course...

Avec une logique implacable, il téléphone alors à la rédaction du magazine Autosport pour savoir comment devenir pilote de course, lui aussi. Il s'achète une AC Ace et dispute ses premières épreuves. Il acquiert ensuite une Porsche 904, puis une Ferrari Dino 206S, puis une Porsche 908/2... L'Anglais fait rapidement la démonstration d'un joli coup de volant et monte sa propre équipe, baptisée Evergreen. Il fait souvent équipe avec Chris Craft, compatriote avec lequel il noue une amitié solide.

Contrarié de constater que la victoire conquise par Craft au volant d'une McLaren M8E lors d'une course d'Interserie est traitée par les médias comme un événement mineur, il décide alors d'aller... en Formule 1! De Cadenet achète une Brabham BT 33 de 1970 et l'engage pour son ami lors des deux derniers grands prix de la saison 1971. Sans grand succès, il faut bien le reconnaître. Conscient que la F1 nécessite des moyens conséquents, il se concentre dès lors sur l'endurance et son joyau, les 24 Heures du Mans, qu'il vient justement de découvrir au volant d'une Ferrari 512 M.



Alain de Cadenet en 1973 avec la Duckhams LM1 construite pour lui et son coéquipier, Chris Craft. Alain de Cadenet in 1973 with the Duckhams LM1 built for him and his teammate, Chris Craft. ©Evening Standard/Getty Images

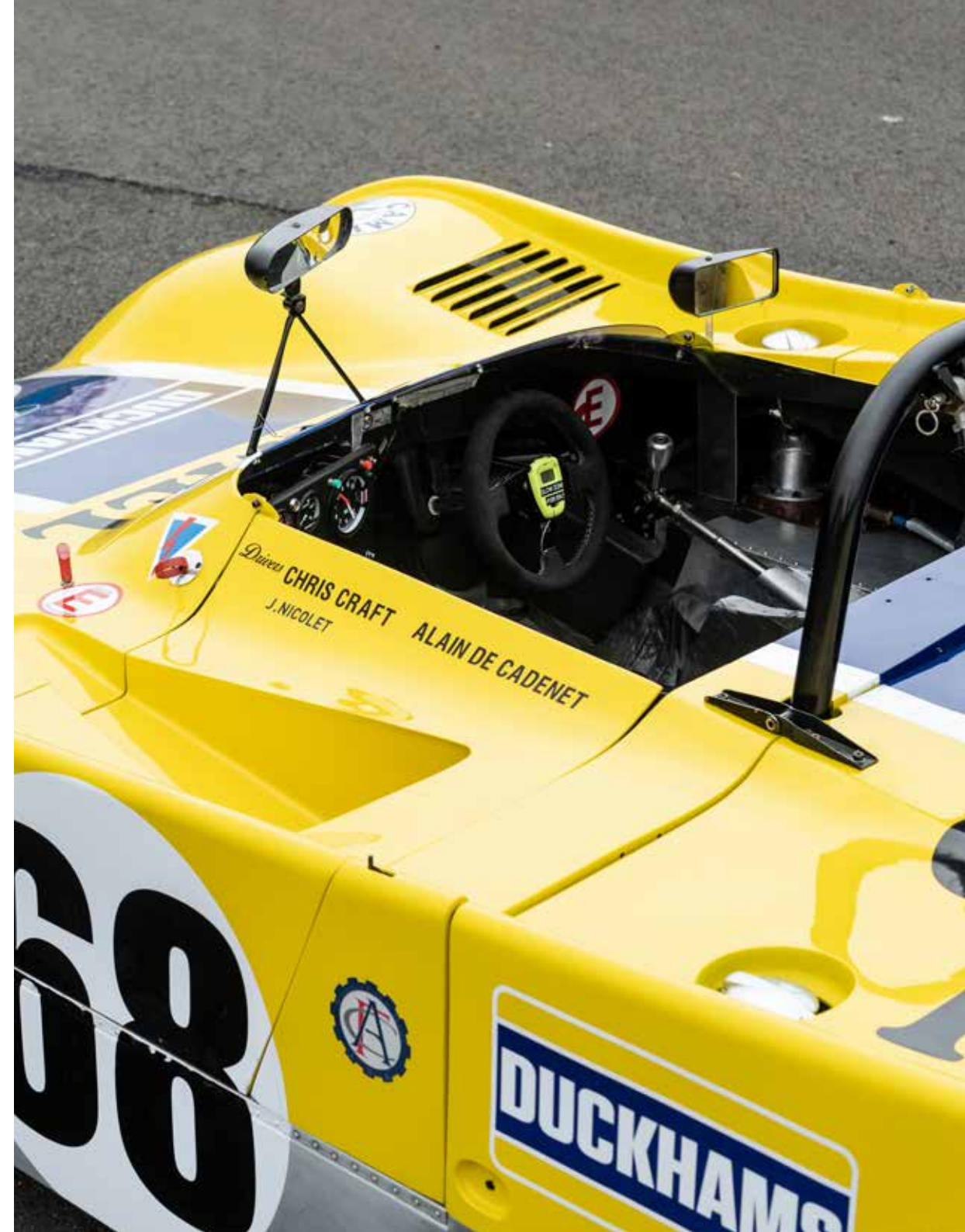
Alain De Cadenet (1945-2022): charisma in action

Born in London to a French aviator father who passed through London during the Second World War and an actress mother, Alain De Cadenet quickly became one of the most colorful figures in endurance racing in the 1970s. However, nothing predestined him for motor sport...

Working in finance, the young De Cadenet changed his path for the first time after his girlfriend at the time left him for a photographer. But he decided to become a photographer! He made a name for himself in the then booming London rock scene. Then, his girlfriend leaves him for a race car driver...

With an implacable logic, he calls the editorial staff of Autosport magazine to find out how to become a racing driver, too. He buys an AC Ace and competes in his first races. He then bought a Porsche 904, then a Ferrari Dino 206S, then a Porsche 908/2... The Englishman quickly demonstrated his driving skills and set up his own team, called Evergreen. He often teams up with Chris Craft, a compatriot with whom he develops a strong friendship.

Upset that Craft's victory in a McLaren M8E at an Interserie race was treated by the media as a minor event, he decided to go for... Formula 1! De Cadenet buys a 1970 Brabham BT 33 and drives it for his friend during the last two grand prix of the 1971 season. Without much success, it must be admitted. Aware that F1 requires considerable means, he concentrates on endurance racing and its jewel, the 24 Hours of Le Mans, which he has just discovered at the wheel of a Ferrari 512 M.



Commence alors une longue aventure. Après la parenthèse Duckhams décrite par ailleurs, le charismatique « Decads » parvient chaque année à convaincre des sponsors de le suivre dans ses virées mancelles. Au volant d'une Lola engagée par ses soins et revisitée par Gordon Murray, il parvient à monter sur la troisième marche podium en compagnie de Chris Craft en 1976. Un exploit qu'il n'arrivera jamais à surpasser lors de ses dix participations suivantes.

Après l'édition de 1981, il cesse d'engager ses propres autos, se contentant de courir pour d'autres équipes. En 1986, alors qu'il épaula Yves Courage et Pierre-Henri Raphanel au volant d'une Cougar à moteur Porsche, il est choqué par l'accident mortel dont est victime le jeune espoir Jo Gartner et décide de raccrocher son casque.

Il n'en a pas pour autant fini avec l'univers du sport automobile puisqu'il met son bagout au service de la télévision. Il devient un présentateur apprécié de la chaîne américaine Speed Channel. Ses innombrables et délectables anecdotes ainsi que son accent anglais y font fureur pendant de nombreuses années.

A long adventure then began. After the Duckhams parenthesis described elsewhere, the charismatic "Decads" managed to convince sponsors each year to follow him in his Le Mans tours. At the wheel of a Lola hired by him and revisited by Gordon Murray, he managed to reach the third step of the podium with Chris Craft in 1976. A feat that he never managed to surpass during his ten following participations.

After the 1981 edition, he stopped entering his own cars and was content to race for other teams. In 1986, while supporting Yves Courage and Pierre-Henri Raphanel at the wheel of a Porsche-powered Cougar, he was shocked by the fatal accident involving the young hopeful Jo Gartner and decided to hang up his helmet.

But he is not done with the world of motorsports, as he puts his skills to work on television. He became a popular presenter on the American Speed Channel. His innumerable and delectable anecdotes as well as his English accent will be his success and his charm for many years.

Gordon Murray, la créativité en plus

Lorsqu'il est question de lister les meilleurs ingénieurs ayant œuvré en sport automobile, trois noms s'imposent comme une évidence : Colin Chapman, Adrian Newey... et Gordon Murray. Ces cerveaux ne se sont pas contentés de concevoir quelques-unes des meilleures voitures de course mais ils ont su innover et imposer des concepts audacieux.

Pour pouvoir pleinement exprimer son art, Gordon Murray a vite compris qu'il lui fallait quitter son Afrique du Sud natale. Après y avoir décroché son diplôme d'ingénieur et avoir couru au volant d'une voiture de course de sa conception, il prend un billet sans retour pour l'Angleterre en 1968. Il trouve alors un job chez Hawker Siddeley, un fabricant de... missiles !

Recruté par Brabham en 1969, il en devient le directeur technique en 1972. Ses BT42 et BT44 comptent bientôt parmi les meilleures monoplaces du peloton. En 1978, son imagination sans limite fait trembler le monde de la Formule 1 avec la BT45B « aspirateur », la wing-car la plus efficace jamais vue en piste. Tellement redoutable qu'elle sera interdite après sa première course soldée par une cinglante victoire !

Murray distance encore tous ses adversaires avec un système permettant de contourner l'interdiction des jupes en 1981. Nelson Piquet est sacré champion du monde cette année-là ainsi qu'en 1983, saison où Murray introduit le concept de ravitaillement à mi-course. Passé chez McLaren mi 1986, il conçoit une GT qui reste encore une référence aujourd'hui : la McLaren F1, dont la version compétition remportera les 24 Heures du Mans dès sa première participation, en 1995. Il œuvre désormais à son compte.



Gordon Murray
©James Bearne/Getty Images

Gordon Murray, the creativity in addition

When it comes to listing the best engineers in motorsport, three names stand out: Colin Chapman, Adrian Newey and Gordon Murray. These brains not only designed some of the best race cars, but also came up with innovative and daring designs.

To fully express his art, Gordon Murray soon realized he had to leave his native South Africa. After graduating in engineering and racing a car of his own design, he took a one-way ticket to England in 1968. He then found a job at Hawker Siddeley, a manufacturer of... missiles!

Recruited by Brabham in 1969, he became the technical director in 1972. His BT42 and BT44 were soon among the best single-seaters in the field. In 1978, his boundless imagination shook the Formula 1 world with the BT45B "vacuum cleaner", the most efficient wing car ever seen on the track. So formidable that it was banned after its first race, which resulted in a scathing victory!

Murray still outruns all his opponents with a system that allows him to get around the ban on skirts in 1981. Nelson Piquet was crowned world champion that year and in 1983, the season in which Murray

introduced the concept of mid-race refuelling. He moved to McLaren in 1986 and designed a GT car that is still a reference today: the McLaren F1, whose racing version won the 24 Hours of Le Mans on its first appearance, in 1995. He now works on his own.





1969 - MIRAGE M3
SPYDER

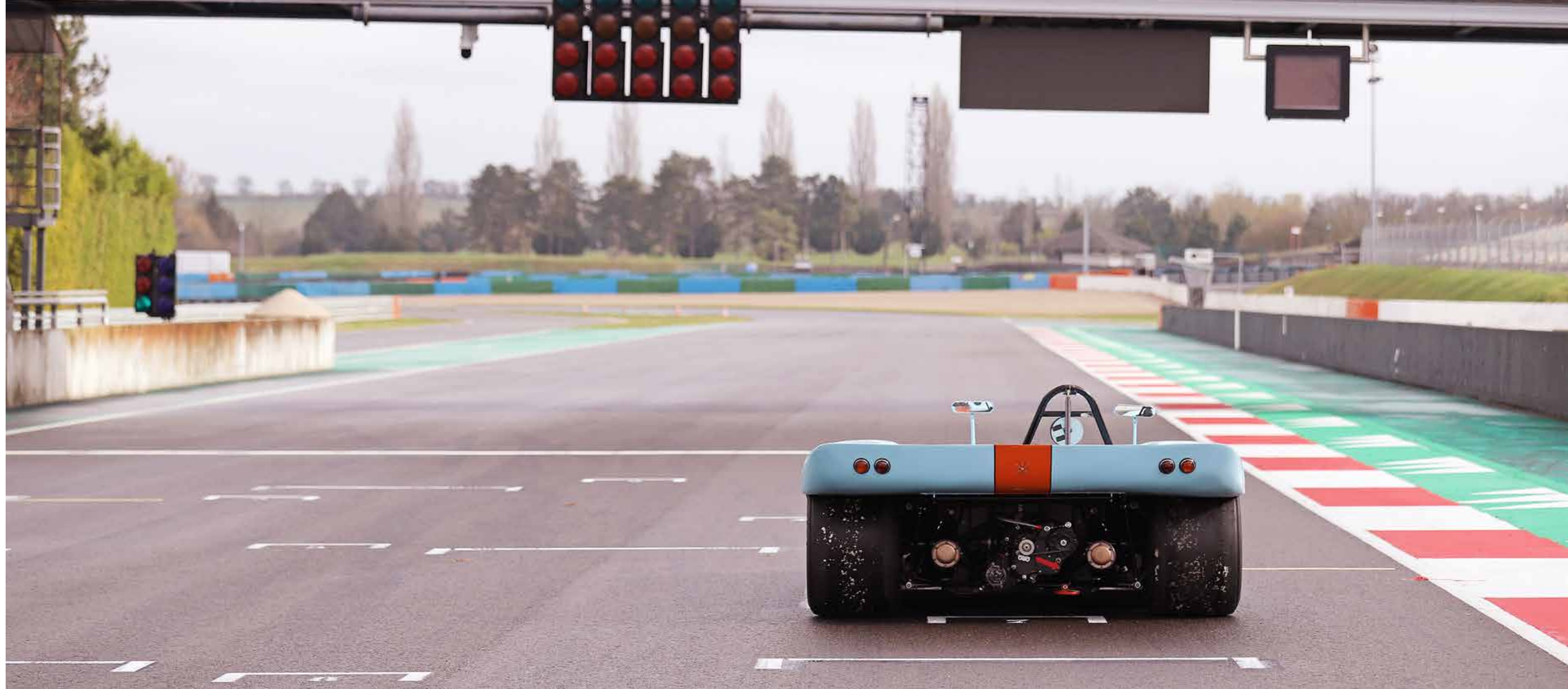
LOT 7

K

J'aime les voitures qui ont une histoire, et celle de cette M3 spyder est assez spéciale. Et puis, surtout, c'est une auto extraordinaire. Elle est d'une rapidité qui ne correspond pas vraiment à son époque et son châssis est d'une efficacité redoutable. Elle est très saine, très facile à conduire. Malheureusement, sa carrière s'est arrêtée après sa première victoire ! Pour ma part, j'aurais gagné à son volant en historique sur le circuit Paul Ricard si je n'avais pas cassé le levier de vitesse !

I like cars with a story, and this M3 spyder is quite special. And above all, it's an extraordinary car. It's very fast, which is not really the case in its time, and its chassis is very efficient. It is very healthy, very easy to drive. Unfortunately, its career stopped after its first victory! As for me, I would have won at its wheel in the historic Paul Ricard circuit if I hadn't broken the gearshift!

JACQUES NICOLET



7

1969 - MIRAGE M3 SPYDER, CHÂSSIS 001

Châssis: Aluminium monocoque

Carrosserie / Bodywork: Aluminium

Poids / Weight: 640 kg

Dimensions: 2400 mm / 1490 mm

Moteur / Engine: Ford Cosworth V8 DFV 3.0l

Boîte de vitesses / Gearbox: 5 vitesses

Hewland DG 300 (5 speed)

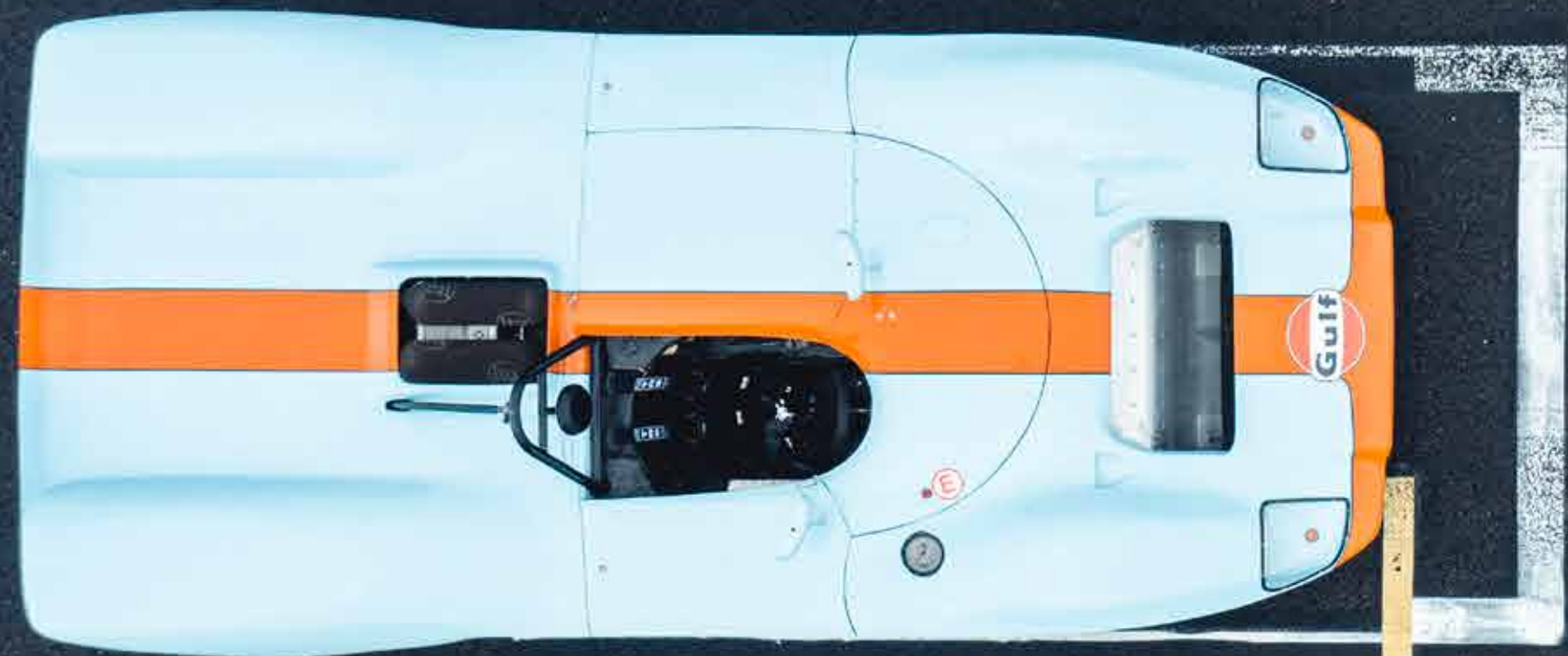
Freins / Brakes: Disques ventilés /

Ventilated discs

Jantes / Rims: Aluminium

Suspensions: Double triangulation AV,
bras et triangles AR / Front double wishbones,
rear arm & wishbones





PALMARÈS / AWARDS

ANNÉE / YEAR	ÉVÉNÈMENT / EVENT	ÉQUIPAGE / CREW	RÉSULTAT / RESULT
1969	1 000 Km du Nürburgring*	Ickx/Oliver	Abandon
1969	6 Heures de Watkins Glen	Ickx/Oliver	Abandon
1969	1 000 Km de Zeltweg	Ickx/Oliver	Pole et abandon / <i>Pole and abandon</i>
1969	500 Km d'Imola	Ickx	Pole et victoire / <i>Pole and victory</i>

* Lors de cette course, le châssis 001 était en configuration M2 avec un habitacle fermé.



UN DESTIN CONTRARIÉ

Né en plein imbroglia réglementaire, ce spyder propulsé par un moteur de Formule 1 n'a pas connu la trajectoire auquel sa noble origine le destinait. En trois sorties, il a tout de même dévoilé un magnifique potentiel validé par deux pole positions et une victoire!

A THWARTED DESTINY

Born in the middle of a regulatory imbroglia, this spyder powered by a Formula 1 engine didn't know the trajectory its noble origin intended. In three outings, it has nevertheless revealed a magnificent potential validated by two pole positions and a victory!



C'est sous la configuration M2 avec habitacle fermé que le châssis 001 a débuté en course. The 001 chassis made its racing debut in the M2 closed-cockpit configuration. ©DPPI



Le châssis 001 apparaît en version spyder dès les 6 Heures de Watkins Glen 1969. The 001 chassis appeared in a spyder version at the 1969 Watkins Glen 6 Hours. ©Motorsport Images



1 000 KM de Zeltweg 1969. 1 000 KM of Zeltweg 1969. ©DPPI

Tout semble aller pour le mieux sur la planète Endurance en cette année 1967. Le duel Ford-Ferrari bat son plein et offre à la vue des spectateurs des machines qui font rêver. Mais, face à l'envolée des performances, le pouvoir sportif prend peur. Il annonce en août que l'Endurance s'appuiera dès la saison 1968 sur deux nouveaux piliers. D'un côté : les « sport prototypes » (Groupe 6) dont la cylindrée est désormais limitée à 3 litres. De l'autre : les « voitures de sport » (Groupe 5) pouvant, elles, afficher une cylindrée de 5 litres mais devant être produites à au moins 50 exemplaires (finalement seuls 25 exemplaires seront exigés). D'un trait de plume, les mythiques Ford MK IV 7 litres, Ferrari P4 4 litres et autres Chaparral 2F 7 litres se voient sacrifiées sur l'autel de la sécurité!

Ce diktat soulève un tollé général. Alors que Ford et Ferrari claquent la porte de l'Endurance, John Wyer fait preuve de plus de pragmatisme, depuis ses ateliers de Slough, dans la banlieue londonienne. Le manager anglais perçoit vite que ce bouleversement offre une superbe opportunité de ressortir ses chères GT40, désormais subventionnées par Gulf Oil.

Conscient que la GT 40 est tout de même en fin de carrière, le patron de John Wyer Automotive Engineering décide alors de jouer sur deux tableaux. Parallèlement à l'engagement de GT 40 en catégorie « Sport », il lance la construction, pour 1968, d'un proto qu'il souhaite propulser par le V8 Ford-Cosworth qui vient de faire des débuts tonitruants en Formule 1.

Malheureusement, Ford lui refuse ce moteur! Qu'importe: John Wyer charge l'ingénieur Len Terry, réputé pour ses collaborations avec Lotus et Eagle, de concevoir cette Mirage M2, équipée d'un V12 BRM. La mise au point de ce proto est perturbée par un accident qui repousse à 1969 son entrée en compétition. Heureusement, les vaillantes Ford GT 40 de l'équipe remportent les 24 H du Mans et le championnat du monde!

La M2 fait finalement ses débuts en course le 13 avril 1969 à Brands Hatch aux mains de Jacky Ickx et Jackie Oliver. Lors de ses cinq sorties, le proto aux couleurs Gulf est à la peine. Auréolé de ses succès obtenus l'année précédente, John Wyer obtient finalement un moteur Cosworth, qui est installé dans le châssis 001, jusque-là utilisé uniquement en essais.

Everything seems to be going well on the world of endurance racing in this year 1967. The Ford-Ferrari duel was in full swing and the spectators were treated to some dream machines. But, in front of the soaring performances, the sporting power takes fear. In August, it announced that the endurance racing would be based on two new pillars from the 1968 season. On the one hand: the "sport prototypes" (Group 6) whose engine capacity was now limited to 3 liters. On the other hand, the "sports cars" (Group 5) could have a capacity of 5 liters but had to be produced in at least 50 examples (finally only 25 examples were required). With a stroke of the pen, the mythical Ford MK IV 7 liters, Ferrari P4 4 liters and other Chaparral 2F 7 liters are sacrificed on the altar of safety!

This diktat raises a general outcry. While Ford and Ferrari slammed the door on endurance racing, John Wyer showed more pragmatism, from his workshops in Slough, in the London suburbs. The English manager quickly saw that this upheaval offered a superb opportunity to bring out his beloved GT40s, now subsidized by Gulf Oil.

Aware that the GT40 was at the end of its career, the boss of John Wyer Automotive Engineering decided to play both sides. At the same time as the GT40 was entered in the "Sport" category, he launched the construction, for 1968, of a prototype that he wanted to power with the Ford-Cosworth V8 that had just made a thunderous debut in Formula 1.

Unfortunately, Ford refused him this engine! No matter: John Wyer asks the engineer Len Terry, known for his collaborations with Lotus and Eagle, to design this Mirage M2, equipped with a V12 BRM. The development of this prototype is disrupted by an accident that postpones its entry into competition to 1969. Fortunately, the team's valiant Ford GT 40s won the 24 Hours of Le Mans and the world championship!

The M2 finally made its racing debut on April 13, 1969 at Brands Hatch in the hands of Jacky Ickx and Jackie Oliver. During its five outings, the proto with Gulf colors is struggling. After his successes of the previous year, John Wyer finally gets a Cosworth engine, which is installed in the 001 chassis, until then only used for testing.

Cette M2-001 participe le 1^{er} juin aux 1000 Kilomètres du Nürburgring parallèlement au châssis 003, équipé du nouveau V12 BRM à 48 soupapes. À défaut de terminer la course, la version Cosworth se montre plus compétitive.

Encouragé par une nouvelle volte-face du pouvoir sportif qui n'impose plus un large pare-brise aux sport prototypes, Len Terry se remet à l'ouvrage et modifie le châssis M2-001 pour en faire un spyder, baptisé M3. La suppression du toit se traduit par une meilleure aérodynamique ainsi qu'un allègement de 36 kilos qui s'ajoute au gain de poids offert par le nouvel ensemble moteur-boîte (nue légère boîte Hewland et remplace la ZF). Dans cette configuration, la Mirage est transformée !

Ce spyder débute aux 6 Heures de Watkins Glen, le 17 juillet. Le duo Ickx/Oliver se qualifie en cinquième position mais doit abandonner sur rupture d'un arbre à came. Sa participation à la finale du championnat du monde, disputée à Zeltweg le 10 août, se montre bien plus convaincante. Le châssis 001 a encore reçu des modifications : nouveaux échappements, capots avant et arrière abaissés pour améliorer l'aéro, suspensions renforcées... À son volant, Jacky Ickx se montre le plus rapide lors des essais du vendredi et personne ne parvient à le surpasser le samedi. Le Belge s'élance de la pole position et mène pendant 99 tours jusqu'à ce qu'un problème de direction ne le contraigne à laisser la victoire à la Porsche 917 de Jo Siffert.

Désireux de confirmer ce potentiel, JWAE engage le spyder M3 aux 500 kilomètres d'Imola, le 14 septembre. De nouveau auteur de la pole position, Jacky Ickx domine l'épreuve, finalement écourtée par une pluie diluvienne. Ironie du sort : le spyder M3 remporte sa première victoire dans ce qui va s'avérer être... sa dernière course. En effet, fin septembre 1969, John Wyer donne une conférence de presse à Londres révélant l'accord passé avec Porsche selon lequel JWAE renonce à engager ses Mirage et autres Ford GT 40 pour aligner les diaboliques Porsche 917 officielles en endurance à partir de 1970. À peine lancée, la carrière de l'unique spyder M3 est stoppée net.

This M2-001 takes part on June 1st in the 1000 Kilometers of the Nürburgring alongside chassis 003, equipped with the new 48-valve BRM V12. Although it did not finish the race, the Cosworth version proved to be more competitive.

Encouraged by a new about-face of the sporting power which does not impose any more a broad windshield to the sport prototypes, Len Terry goes back to work and modifies the M2-001 chassis to make it a spyder, baptized M3. The removal of the roof results in better aerodynamics as well as a weight reduction of 36 kilos, which is added to the weight saving offered by the new engine and gearbox (the light Hewland gearbox replaces the ZF). In this configuration, the Mirage is transformed!

This spyder made its debut at the 6 Hours of Watkins Glen on July 17. The Ickx/Oliver duo qualified in fifth position but had to abandon due to a broken camshaft. His participation in the final of the world championship, held at Zeltweg on 10 August, was

much more convincing. The 001 chassis was again modified: new exhausts, lowered front and rear hoods to improve the aerodynamics, reinforced suspensions... Jacky Ickx was the fastest driver in Friday's practice session and no one was able to beat him on Saturday. The Belgian started from pole position and led for 99 laps until a steering problem forced him to give up victory to the Porsche 917 of Jo Siffert.

Eager to confirm this potential, JWAE entered the M3 spyder in the 500 km of Imola on September 14. Once again Jacky Ickx took pole position and dominated the race, which was finally cut short by heavy rain. Ironically, the M3 spyder took its first victory in what turned out to be its last race. Indeed, at the end of September 1969, John Wyer gave a press conference in London revealing the agreement made with Porsche according to which JWAE would give up its Mirage and other Ford GT 40s to enter the diabolical Porsche 917s in endurance races from 1970 onwards. As soon as it was launched, the career of the unique M3 spyder was stopped.

At Imola, Jacky Ickx dominates the race, which is finally shortened by a torrential rain. Ironically, the M3 spyder won its first victory in what would be its last race.





1969 - Mirage M3 Spyder

PORTRAIT

John Wyer: un directeur d'équipe d'exception

La connexion de John Wyer avec la compétition s'opère en 1950, lorsque cet ancien apprenti de la Sunbeam Motor Company est nommé à la tête de l'équipe Aston Martin. Bien organisé et fin stratège, il permet à David Brown de réaliser son rêve : en 1959, Aston Martin triomphe aux 24 Heures du Mans avec un retentissant doublé !

En 1963, lorsque Ford décide de défier Ferrari, le géant américain recrute John Wyer pour mener ce programme. Malheureusement, les deux premiers assauts, en 1964 et 1965, se traduisent par un cuisant échec et le programme est alors confié à Carroll Shelby, partisan d'une augmentation radicale de la cylindrée moteur. Wyer se voit toutefois placé à la tête Ford Advanced Vehicles, l'antenne anglaise chargée pendant trois ans de continuer la production de la « petite » GT 40 Mk I et d'assister les concurrents privés. C'est dans ce contexte qu'il rencontre Grady Davis, le vice-président du pétrolier Gulf Oil Corp., désireux d'acheter une telle auto.

Les deux hommes sympathisent et, avec le soutien financier de Gulf, John Wyer fonde JW Automotive Engineering, début 1967. JWAE se lance dans la construction d'une « super GT40 » aux couleurs Gulf : la Mirage M1. Lorsque la réglementation change et que Ford annonce son retrait officiel de l'endurance, JWAE ressort les GT 40 MK I et remporte les 24 Heures du Mans en 1968 et 1969, offrant même le titre mondial à Ford en 1968 ! L'équipe JWAE est alors chargée par Porsche d'engager ses 917 officielles en 1970 et 1971. Une collaboration marquée par de nombreux succès, sauf au Mans. John Wyer cueillera toutefois une victoire supplémentaire aux 24 H lorsque Ickx et Bell s'imposent en 1975 au volant d'une Mirage M6, succès à la suite duquel John Wyer tirera sa révérence.

John Wyer: an exceptional team manager

John Wyer's connection to racing began in 1950, when the former Sunbeam Motor Company apprentice was appointed head of the Aston Martin team. Well organized and a fine strategist, he allowed David Brown to realize his dream: in 1959, Aston Martin triumphed at the 24 Hours of Le Mans with a resounding one-two finish!

In 1963, when Ford decided to challenge Ferrari, the American giant recruited John Wyer to lead the program. Unfortunately, the first two attempts, in 1964 and 1965, resulted in a bitter failure and the program was then entrusted to Carroll Shelby, a supporter of a radical increase in engine capacity. However, Wyer was placed at the head of Ford Advanced Vehicles, the British branch responsible for continuing the production of the "small" GT 40 Mk I for three years and assisting private competitors. It is in this context that he meets Grady Davis, the vice-president of the oil company Gulf Oil Corp. who wants to buy such a car.

The two men became friends and, with the financial support of Gulf Oil Corp,

John Wyer founded JW Automotive Engineering in early 1967. JWAE started building a Gulf-colored "super GT40": the Mirage M1. When the regulations changed and Ford announced its official withdrawal from endurance racing,

JWAE brought out the GT40 MK I and won the 24 Hours of Le Mans in 1968 and 1969, even giving Ford the world title in 1968! The JWAE team is then entrusted by Porsche to enter its official 917s in 1970 and 1971. A collaboration marked by numerous successes, except at Le Mans. John Wyer did, however, pick up an additional victory in the 24 Hours when Ickx and Bell won in 1975 at the wheel of a Mirage M6, a success after which John Wyer took his leave.



John Wyer, 1973 ©DPPI

Jacky Ickx, un talent rebelle

Lorsque John Wyrer recrute Jacky Ickx, le fils de Jacques Ickx, un journaliste automobile très respecté dans le milieu, n'a que 22 ans et il ne court en sport automobile que depuis trois saisons. Son coup de volant naturel et sa polyvalence vont bientôt faire de lui une star très courtisée. Repéré par Ken Tyrrell qui lui donne sa chance en monoplace, Ickx montre une belle appétence pour les courses d'endurance. John Wyrer n'hésite pas à confier à ce jeune pilote une Ford GT 40 dont il fait bon usage puisque, avec Thompson, il remporte sa catégorie et termine 6^e au général des 24 Heures de Daytona 1967. Dès lors, il devient l'un des piliers de l'équipe JWAE, parallèlement à un brillant parcours en Formule 1.

Doté d'une personnalité très affirmée, le Belge assume ses opinions parfois très tranchées. Choqué par l'accident dont a été victime Willy Mairesse au départ des 24 Heures du Mans 1968, le jeune Jacky Ickx décide de manifester sa désapprobation à l'égard du fameux départ type Le Mans, qui incite les pilotes à ne pas prendre le temps d'attacher leur harnais de sécurité. Alors que le coup d'envoi de l'édition 1969 est donné à 14h, tous les pilotes sprintent vers leur auto, sauf Jacky Ickx qui traverse la piste à un rythme de sénateur et prend ostensiblement le temps de s'attacher pendant que tous les concurrents démarrent dans un tonnerre de vrombissements. Le message du jeune rebelle sera bien reçu et, dès l'année suivante, le départ traditionnel sera supprimé. Cela n'empêchera nullement Jackie Ickx de remporter, en compagnie de Jackie Oliver, sa première victoire aux 24 Heures du Mans au volant de la Ford GT40 de l'équipe JWAE. Cinq autres victoires suivront en 1975, 1976, 1977, 1981 et 1982. Elles lui vaudront l'éternel surnom de « M. Le Mans ».



Jacky Ickx, 1969. ©DPPI

Jacky Ickx, a rebel talent

When John Wyrer recruited Jacky Ickx, the son of Jacques Ickx, a highly respected motoring journalist, was only 22 years old and had only been racing in motor sport for three seasons. His natural driving ability and versatility will soon make him a highly sought-after star. Spotted by Ken Tyrrell who gave him a chance in single-seaters, Ickx showed a great appetite for endurance races. John Wyrer did not hesitate to give this youngster a Ford GT 40 which he used well since, with Thompson, he won his class and finished 6th overall of the 24 Hours of Daytona 1967. From then on, he became one of the pillars of the JWAE team, in parallel with a brilliant career in Formula 1.

Endowed with a very assertive personality, the Belgian assumes his sometimes very strong opinions. Shocked by Willy Mairesse's accident at the start of the 1968 Le Mans 24 Hours, the young Jacky Ickx decided to express his disapproval of the famous Le Mans-style start, which encouraged drivers not to take the time to fasten their safety harness. As the start of the 1969 edition was given at 2 pm, all the drivers sprinted towards their cars, except Jacky Ickx who crossed the track at a senatorial pace and ostensibly took the time to fasten his harness while all the competitors started with a thunderous roar. The young rebel's message was well received and, the following year, the traditional start was abolished. This did not prevent Jackie Ickx from winning his first 24 Hours of Le Mans race with Jackie Oliver in the Ford GT40 of the JWAE team. Five other victories followed in 1975, 1976, 1977, 1981 and 1982. They will earn him the eternal nickname of "Mr. Le Mans".





1967 - MGC GTS
« SEBRING »

LOT 8

K

J'avais été impressionné par le fait qu'une telle auto ait pu mettre la pression sur la Porsche de tête lors du Marathon de la Route 1968, une course de 84 heures sur l'un des circuits les plus exigeants au monde ! C'est une auto superbe tout en alu. Avec son six cylindres en ligne, elle présente un équilibre assez différent d'une MGB. Je me suis régalé à son volant sur des courses de V de V Endurance ou en CER. C'est une auto très légère avec beaucoup de couple. Et elle est très fiable.

I was impressed that such a car was able to put pressure on the leading Porsche in the 1968 Marathon de la Route, an 84-hour race on one of the most demanding tracks in the world! It is a superb car, all in aluminium. With its inline six cylinders, it has a balance quite different from an MGB. I enjoyed driving it in V de V Endurance races or in CER. It is a very light car with a lot of torque. And it's very reliable.

JACQUES NICOLET



1967 - MGC GTS « SEBRING », CHÂSSIS GCD 00014L

Châssis: Structure monocoque / *Monocoque structure*

Carrosserie / *Bodywork*: Aluminum

Poids / *Weight*: 950 kg

Dimensions: 3900 mm / 1520 mm

Moteur / *Engine*: 6 cylindres en ligne 3.0l /
6-cylinder in line 3.0l

Boîte de vitesses / *Gearbox*: 4 vitesses /
4 speed

Freins / *Brakes*: Étriers, disques AV/AR 15" /
Calipers, discs AV/AR 15"

Jantes / *Rims*: Alliage / *Alloy*

Suspensions: Suspension avant indépendante,
essieu arrière avec ressorts semi-elliptiques
*Independent front suspension, rear axle
with semi-elliptic springs independent front
suspension, rear axle with semi-elliptic springs*





PALMARÈS / AWARDS

ANNÉE / YEAR

ÉVÉNÈMENT / EVENT

ÉQUIPAGE / CREW

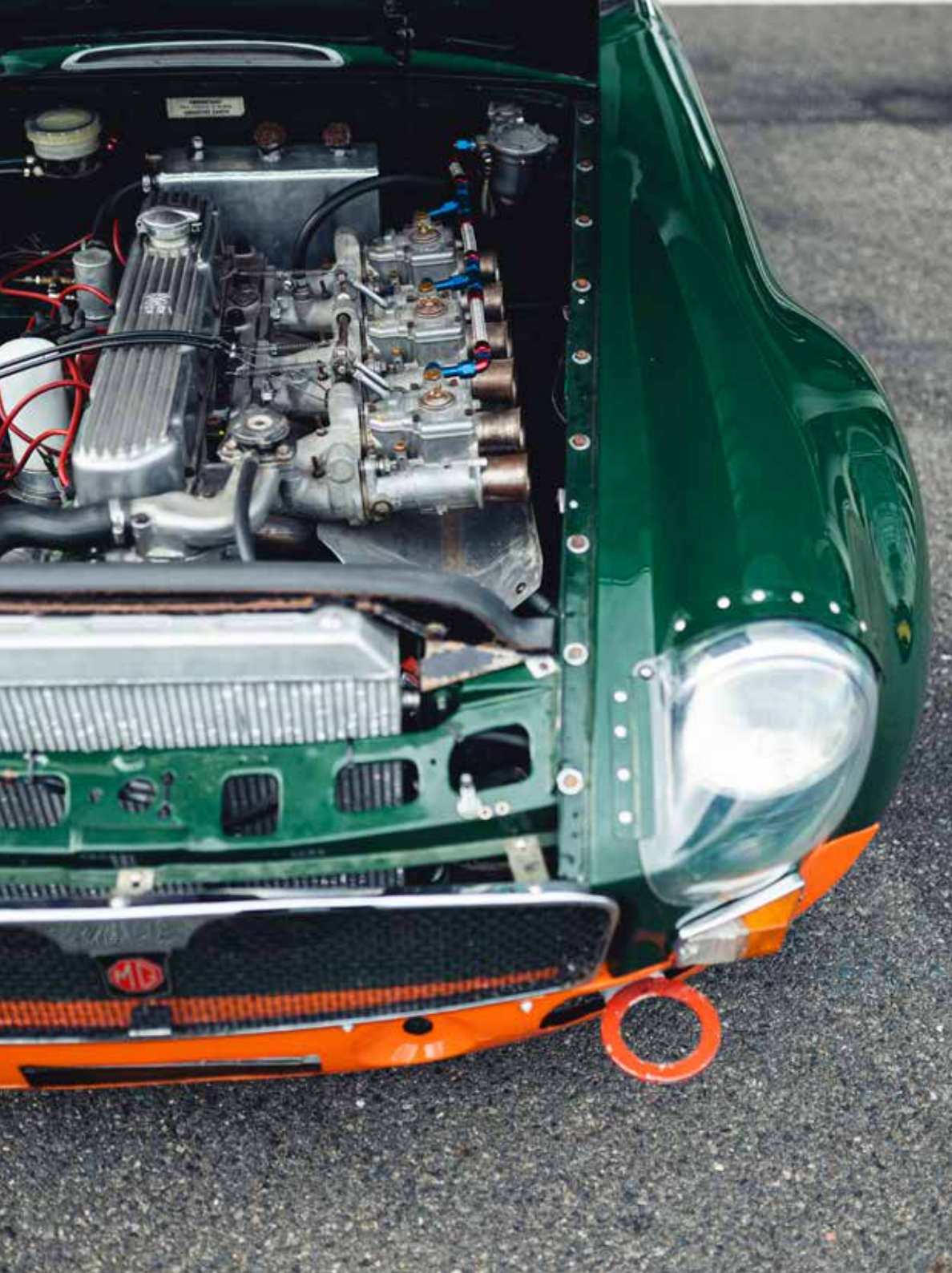
RÉSULTAT / RESULT

1970

Targa Florio

Chatham/Harvey

39^e



LE CHANT DU CYGNE

Cette MGC GTS « lightweight » reste comme la plus puissante des MG vues en compétition. Malheureusement, sa prometteuse carrière sera interrompue avant terme sous les fourches caudines du board de British Leyland qui décide de fermer le département compétition de la marque en 1969...

THE SWAN SONG

This MGC GTS "lightweight" remains as the most powerful MG seen in competition. Unfortunately, its promising career will be interrupted before the end of the year by the board of British Leyland who decides to close the competition department of the brand in 1969...

From its first official outing, the MGC GTS won the prototype category and signed the best result ever obtained by an MG at Sebring!

Mini, MG, Triumph, Austin Healey... Au cours des sixties, ces marques anglaises font fureur et s'alignent souvent en compétition pour affirmer leur vocation sportive. En novembre 1966, le comité « compétition » de la British Motor Corporation donne d'ailleurs son feu vert pour développer une nouvelle voiture de course destinée aux épreuves d'endurance et aux rallyes, afin de remplacer la Mini. Elle prend pour base la nouvelle MGC qui sera présentée en octobre 1967 au Salon de Londres. Ce nouveau coupé n'est autre qu'une MGB équipé du moteur de la future berline Austin 3 litres : un 6 cylindres en ligne assez lourd et volumineux.

Codé EX241, ce projet se traduit par la construction de six MGC GTS dans les ateliers du département compétition de BMC, à Abingdon. L'ambition, clairement affichée en interne, de faire de cette auto une voiture capable de gagner des rallyes amène l'équipe à préparer des voitures « lightweight ». Ces MGC GTS sont donc construites sur la base d'un plancher en acier de série, sur lequel sont assemblés des panneaux de carrosserie en aluminium, fixés grâce à une combinaison de colle époxy et de rivets.

Seules deux voitures seront complètement montées à Abingdon. Elles recevront chacune un surnom extrapolé de leur plaque d'immatriculation : « Mable » (MBL 546E) et « Romeo » (RMO 699F). La première nommée débute aux 12 Heures de Sebring 1968 aux mains de Paddy Hopkirk et Andrew Hedges, qui remportent la catégorie prototype et terminent à une prometteuse 10^e place au général, le meilleur résultat jamais obtenu par une MG sur cette course!

La deuxième MGC GTS est alors construite. Les deux autos sont engagées au Marathon de la route 1968, une épreuve de 84 heures disputées sur le Nürburgring. Si « Romeo » se retire vite pour cause de surchauffe, « Mable » réalise une prestation impressionnante en mettant une énorme pression sur la Porsche de tête. Un problème de frein lui fait malheureusement perdre du terrain. L'équipage Fall/Hedges/Vernaevae plonge alors à la sixième place du classement.

Mini, MG, Triumph, Austin Healey... During the sixties, these English brands are all the rage and often enter competitions to affirm their sporting vocation. In November 1966, the "competition" committee of the British Motor Corporation gives the green light to develop a new racing car intended for endurance events and rallies, to replace the Mini. It is based on the new MGC which will be presented in October 1967 at the London Motor Show. This new coupe is none other than an MGB equipped with the engine of the future Austin 3-liter sedan: a rather heavy and bulky inline 6-cylinder.

Coded EX241, this project translates into the construction of six MGC GTS in the workshops of the BMC competition department in Abingdon. The ambition, clearly stated internally, to make this car capable of winning rallies leads the team to prepare "lightweight" cars. These MGC GTSS are built on the basis of a standard steel floor, onto which aluminum body panels are assembled using a combination of epoxy glue and rivets.

Only two cars will be completely assembled in Abingdon. They will each receive a nickname derived from their license plate: "Mable" (MBL 546E) and "Romeo" (RMO 699F). The first named car made its debut at the 1968 Sebring 12 Hours in the hands of Paddy Hopkirk and Andrew Hedges, who won the prototype class and finished a promising 10th place overall, the best result ever obtained by an MG in this race!

The second MGC GTS is then built. Both cars were entered in the 1968 Road Marathon, an 84-hour event held on the Nürburgring. While "Romeo" quickly retired due to overheating, "Mable" put on an impressive performance, putting enormous pressure on the leading Porsche. Unfortunately, a brake problem caused him to lose ground. The Fall/Hedges/Vernaevae team plunged to sixth place.

Cette prestation prometteuse encourage-t-elle BMC à poursuivre son effort? Nullement: en cette année 1968, l'industrie automobile britannique est en complète restructuration. Leyland Motor Corp et British Motor Corporation fusionnent pour former British Leyland. Le programme MGC GTS est stoppé net!

À la demande des importateurs américains, les deux autos construites sont toutefois envoyées aux 12 Heures de Sebring 1969. Il est alors décidé que les voitures n'en reviendront pas et seront vendues sur place. Cette fois-ci, « Romeo » termine à une décevante 15^e place au général aux mains de Hopkirk/Hedges alors que « Mable » ne pointe que 34^e avec un équipage local.

Dans la foulée, le département Compétition de BMC est fermé et les quatre MGC GTS non encore terminées, ainsi que leurs pièces détachées, sont alors revendues au pilote-préparateur John Chatham. Dans sa base de Bristol, il se charge de monter trois autos. La première à être terminée est immatriculée le 21 janvier 1970 (n° de châssis GCD 00014L, immatriculation VHY 5H). Après avoir disputé une petite course à Castle Combs en guise de déverminage, Chatham l'engage à la Targa Florio 1970, mais le parcours tourmenté met les freins de la MG à rude épreuve. Chatham sort de la route dans le dernier tour, heurte des bottes paille, puis une Fiat 500 puis d'autres voitures garées juste à côté... Par la suite, cette MGC GTS disputera quelques courses de club et changera plusieurs fois de propriétaires. Elle est aujourd'hui à rafraîchir et à remonter, son moteur ayant été révisé.

Does this promising performance encourage BMC to continue its efforts? Not at all: in 1968, the British car industry was undergoing a complete restructuring. Leyland Motor Corp and British Motor Corporation merged to form British Leyland. The MGC GTS program is stopped

However, at the request of the American importers, the two cars built were sent to the 1969 12 Hours of Sebring. It was then decided that the cars would not return and would be sold on the spot. This time, "Romeo" finished a disappointing 15th overall with Hopkirk/Hedges, while "Mable" was only 34th with a local crew.

In the aftermath, BMC's racing department was closed and the four unfinished MGC GTs, along with their spare parts, were sold to the driver-preparer John Chatham. At his base in Bristol, he assembled three cars. The first one to be finished is registered on January 21, 1970 (chassis number GCD 00014L, registration number VHY 5H). After running a short race at Castle Combs as a debugging exercise, Chatham entered it in the 1970 Targa Florio, but the rough course put the MG's brakes to the test. Chatham went off the road on the last lap, hit some straw bales, then a Fiat 500 and then some other cars parked next to it... Afterwards, this MGC GTS will compete in several club races and will change owners several times. Today, it needs to be refreshed and reassembled, its engine having been revised.



CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE AUX ENCHÈRES • ENDURANCE LEGENS

Vente aux enchères à huis clos / par téléphone et ordre d’achat • 27 avril 2023

La SAS AGUTTES (« **AGUTTES** ») est un opérateur de ventes volontaires aux enchères publiques, déclaré auprès du Conseil des Ventes volontaires et régi par les articles L.321-4 et suivants du Code de commerce. En cette qualité AGUTTES agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'adjudicataire.

Les présentes Conditions Générales de Vente (« **CGV** ») régissent les rapports entre AGUTTES et les enchérisseurs pour les ventes aux enchères publiques et les ventes de gré à gré organisées par AGUTTES.

Les CGV pourront être modifiées par écrit et/ou oral par AGUTTES préalablement à la vente du lot, ces modifications seront mentionnées au procès-verbal de la vente.

I - LE BIEN MIS EN VENTE

Description des lots : Les indications portées au catalogue engagent la responsabilité d'AGUTTES et de son expert, sous réserve des dispositions mentionnées ci-après. **Seules les indications en langue française engagent AGUTTES à l'exclusion des traductions qui sont libres.** Elles peuvent faire l'objet de modifications ou de rectifications jusqu'au moment de la vente par écrit ou oral. Ces modifications seront consignées au procès-verbal de la vente, lequel aura force probante.

Aucune autre garantie n'est donnée par AGUTTES, étant rappelé que seul le vendeur sera tenu à la garantie des vices cachés et à la garantie légale de conformité. Un certificat d'authenticité du lot ne sera disponible que si mentionné dans la description du lot.

Les dimensions, poids et autre renseignements (état, kilométrage, etc…) des lots ainsi donnés à titre indicatif avec une marge d’erreur raisonnable.

Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules (modèle, type, année…) reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

Les restaurations effectuées à titre conservatoire, n'altérant pas les caractères d’ancienneté et de style, et n'apportant aucune modification au caractère propre du lot ne seront pas mentionnées dans le descriptif.

L'absence d'indication d'une restauration, d'un accident ou d'un incident dans le catalogue ou les rapports de condition, n'implique nullement que le lot soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique par l'absence de tous autres défauts.

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

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du Tribunal Judiciaire honoraires acheteurs : 14.40 %^{TTC} ;

° Lots dans lesquels AGUTTES ou un de ses partenaires a des intérêts financiers ;

* Lots en importation temporaire : soumis à des frais de 5,5 % pour les livres et les « voitures de collection » ou de 20 % pour les automobiles autres que les « voiture de collection » 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 ;

α Biens vendus sur le régime général de la TVA (sur la totalité) ;

Lots visibles uniquement sur rendez-vous ;

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

État des lots : Les lots sont vendus dans l'état dans lequel ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections et leurs défauts. Les lots étant des biens d'occasion, aucune garantie ne peut être donnée sur l'état de ceux-ci. Il est précisé que l'état d'une automobile peut varier entre le moment de sa description au catalogue, celui de sa présentation à la vente et jusqu'au moment de la prise en main du lot par l'adjudicataire.

Les références à l'état d'un lot dans un catalogue ou dans un rapport de condition ne pourront être considérés comme une description exhaustive de l'état dudit lot. Les descriptions ne peuvent en aucun cas remplacer l'examen personnel du lot comme indiqué ci-après. Les rapports de condition seront envoyés sur demande et à titre indicatif.

Des véhicules peuvent être vendus sans contrôle technique en raison de leur âge, leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieures à celles d'aujourd'hui. Une grande prudence est recommandée aux acheteurs lors de la première prise en main. Il est notamment conseillé, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toutes les vérifications nécessaires au bon fonctionnement du véhicule (niveau d'huile, pression des pneus, etc.).

Exposition des lots : Les enchérisseurs potentiels seront tenus d'examiner personnellement les lots et les documents disponibles pour chaque véhicule (titre de circulation, contrôle technique, etc.) avant la vente lors d'un rendez-vous privé afin de vérifier l'état du véhicule. Il est conseillé aux acheteurs de se faire accompagner par un professionnel de l'automobile.

Reproduction des lots : Tous les défauts et imperfections des lots ne sont pas visibles sur les photographies des lots reproduites dans les catalogues,

en ligne ou sur tout support de communication. Les photographies peuvent ne pas donner une image entièrement fidèle de l'état réel d'un lot et peuvent différer de ce que percevra un observateur direct (taille, coloris, etc.).

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

II - LA VENTE

Inscription à la vente : Compte tenu de la valeur particulière du bien mis en vente et pour assurer la sécurité des enchères, les enchérisseurs reconnaissent et acceptent que la vente sera effectuée uniquement à huis clos, sur ordre d'achat ou par téléphone.

Tout enchérisseur devra s'être préalablement inscrit à la vente en adressant un email à l'adresse automobiles@aguttes.com avec ces coordonnées complètes accompagnés d'une pièce d'identité valide, Une caution bancaire devra obligatoirement être versée sur le compte bancaire d'AGUTTES. L'ensemble de ces éléments devront être reçus avant 10h le jour de la vente et la maison de vente en accusera réception.

La participation aux enchères par téléphone ou par ordre s'effectue aux risques et périls de l'enchérisseur, AGUTTES ne pourra être responsable en cas non-participation de l'enchérisseur aux enchères pour quelque raison que ce soit, notamment en cas dysfonctionnement ou de défaut d'exécution (absence de réponse de l'enchérisseur, erreur, interruption ou omission dans la réception des enchères). Les éventuels dysfonctionnement ou d'interruption du service téléphonique, n'empêcheront pas le commissaire-priseur de poursuivre la vente aux enchères, à sa discrétion.

Procédure d'identification des enchérisseurs : AGUTTES se réserve le droit de demander à tout enchérisseur potentiel de justifier de son identité et pour une personne morale, un Extrait Kbis de moins de 3 mois, étant précisé que seul le représentant légal de la société ou toute personne dûment habilitée pourra enchérir et de ses références bancaires. En cas de manquements aux procédures d'identification, AGUTTES se réserve la possibilité de refuser son enregistrement aux enchères. Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse du donneur d'ordre. Aucune modification postérieure ne pourra être faite. L'enchérisseur est réputé agir en son nom propre et sera seul responsable de l'enchère portée sauf information préalable de sa qualité de mandataire dans les conditions indiquées ci-après. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire.

Mandat par un tiers : L'enchérisseur disposant d'un mandat devra informer AGUTTES lors de la procédure d'identification et d'enregistrement et produire copie du mandat et tous autres documents sollicités par AGUTTES. Dans un tel cas, l'enchérisseur et le mandant seront solidairement responsables.

Direction de la vente : Le commissaire-priseur dirige la vente de façon discrétionnaire, en veillant à la liberté et à l'égalité entre les enchérisseurs, tout en respectant les usages établis par la profession. Le commissaire-priseur assure la police de la vente, ce qui lui permet notamment de refuser des enchères ou de retirer un lot sans avoir à en justifier.

Adjudication : Le plus offrant et le dernier enchérisseur sera l'adjudicataire, tous moyens admis confondus (ordre, téléphone). L'adjudication se matérialise par le prononcé du mot « Adjugé » lequel forme le contrat de vente entre le vendeur et l'adjudicataire.

Chaque lot est identifié avec un numéro correspondant au numéro qui lui est attribué sur le catalogue de la vente.

Il est interdit aux vendeurs d'enchérir directement sur les lots leur appartenant.

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

Rétractation : Chaque adjudication et enchère portée est définitive et engage celle ou celui qui l'a portée, étant rappelé que l'adjudicataire ne peut se rétracter qu'il soit au téléphone ou qu'il ait adressé un ordre d'achat.

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

III - EXECUTION DE LA VENTE

<p>Commission d'achat : L'adjudicataire devra acquitter en sus du prix d'adjudication, par lot, les honoraires acheteurs calculés comme suit : Pour les automobiles : <ul style="list-style-type: none">- 15 %^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 18 %^{TTC} jusqu'à 900.000€ inclus ; - 12 %^{HT} + TVA aux taux en vigueur soit 14,4 %^{TTC} sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 900 001,00€ Pour les objets Automobilia : 20 %^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 24%^{TTC}</p>

Outre le prix d'adjudication et les honoraires acheteur, l'adjudicataire devra régler tous impôts et taxes incluant la TVA ainsi que les éventuels frais de dossier, de manutention et de stockage.

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

TVA : Le taux de TVA est de 20 % (ou 5,5% pour les livres). Par principe, les lots non marqués seront vendus sous le régime de la TVA sur la marge. La commission d'achat et les frais généraux seront majorés d'un montant tenant lieu de TVA, lequel ne sera pas mentionné séparément dans nos bordereaux.

Par exception, et à la demande du vendeur, le régime général de la TVA pourra être appliqué pour les biens mis en vente par un professionnel de l'UE et à sa demande. Ces biens seront marqués par le signe α.

Cas de remboursements possibles de TVA :

1- Le professionnel de l'Union Européenne, (i) ayant un numéro de TVA intracommunautaire et (ii) fournissant la preuve de l'export des lots de France vers un autre État membre ;

2- Les non-résidents de l'Union Européenne sur fourniture (i) d'un document douanier d'export sur lequel AGUTTES figure comme expéditeur (ii) lorsque l'exportation intervient dans un délai de 3 mois suivant la date de vente aux enchères ou la date d'obtention du passeport d'exportation.

Modalités de règlement : Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité d'AGUTTES (les paiements par carte bancaire ou virement étant vivement recommandés) :

- Carte bancaire : les frais bancaires, qui oscillent habituellement entre 1 et 2 %, ne sont pas à la charge de l'étude ;

- 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 ;

- Paiement en ligne jusqu'à 10.000€ sur <https://www.aguttes.com/paiement/index.jsp> ;

- Virement bancaire : provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de facture :

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

- Espèces : articles L.112-6 et D.112-3 du Code monétaire et financier : (i) Jusqu'à 1000€ pour les résidents fiscaux français ou les personnes agissant pour les besoins d'une activité professionnelle ; (ii) Jusqu' à 15 000€ pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport et de justificatif de domicile) ;

- Chèque (en dernier recours) : Sur présentation de deux pièces d'identité. Aucun délai d'encaissement n'est accepté en cas de paiement par chèque. La délivrance ne sera possible que vingt jours après le paiement. Les chèques étrangers ne sont pas acceptés.

Autres obligations de l'adjudicataire : L'adjudicataire devra accomplir, sous sa responsabilité et à ses frais, toutes les formalités nécessaires dans les délais légaux pour le changement d'immatriculation du véhicule acquis.

L'adjudicataire devra organiser le transport du lot acquis qui s'effectuera à ses risques et à ses frais.

Adjudicataire défaillant : À défaut de paiement comptant par l'acheteur, le bien pourra être remis en vente sur réitération des enchères à la demande du vendeur conformément à la procédure de l'article L.321-14 du Code de commerce. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente sera résolue de plein droit.

Dans tous les cas l'acquéreur défaillant sera tenu, du fait de son défaut de paiement, de payer à AGUTTES :

- Tous les frais et accessoires engagés par AGUTTES relatifs au recouvrement des factures impayées (incluant des frais de d'avocat) ;

- Les pénalités de retard calculées en appliquant des taux d'intérêt au taux directeur (taux de refinancement ou Refi) semestriel de la Banque centrale européenne (BCE) en vigueur, majoré de cinq points sur la totalité des sommes dues ;

- Les dommages et intérêts permettant de compenser le préjudice subi par AGUTTES (frais, honoraires et commissions d'achat, TVA, stockage, etc.).

AGUTTES se réserve la possibilité de :

- Communiquer le nom et les coordonnées de l'acquéreur défaillant au vendeur afin de permettre à ce dernier de faire valoir ses droits ;

- Exercer ou faire exercer tous les droits et recours, notamment le droit de rétention, sur tout bien de l'acquéreur défaillant dont AGUTTES aurait la garde ;

- Interdire à l'adjudicataire défaillant d'enchérir dans les prochaines ventes organisées par AGUTTES ou bien de subordonner la possibilité d'y enchérir au versement d'une provision préalable ;

- Procéder à l'inscription de l'adjudicataire défaillant sur un fichier des mauvais payeurs partagé entre les différentes maisons de vente adhérentes.

AGUTTES est en effet adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription.

Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du SymeV 15, rue Freycinet 75016 Paris.

Retrait et stockage des lots : Un lot adjugé ne pourra être délivré à l'acheteur qu'après le paiement intégral du bordereau d'achat, encaissé sur le compte bancaire d'AGUTTES.

Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne après présentation de tout document prouvant son identité ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité. Le retrait des lots est réalisé aux frais de l'adjudicataire uniquement.

Endurance Legends / Paris / 27 Avril 2023 :

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 le véhicule. Les véhicules pourront être retirés les jours ouvrés sur rendez-vous à partir du mardi suivant la date de la vente.

L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 500€ HT / 600€ TTC pour la manutention et le stockage de son véhicule. À partir du mardi 2 mai inclus, le coût quotidien du stationnement sera de 35€ HT / 42€ TTC par jour et par véhicule, chaque journée commencée étant due, et sera à régler à la facturation du véhicule, directement auprès de la maison de ventes aux enchères Aguttes.

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.

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

IV - DROIT DE PRÉEMPTION

L'État français peut exercer sur toute vente publique ou de gré à gré de biens culturels un droit de préemption. L'État dispose d'un délai de 15 jours à compter de la vente publique pour confirmer l'exercice de son droit de préemption et se substituer à l'acheteur.

V - PASSEPORT D'EXPORTATION

Les voitures françaises de plus de 75 ans au moment de la vente et d'un montant supérieur à 50 000€ sont dans l'obligation de présenter un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont soumises à des délais d'environ trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences. AGUTTES ne pourra être tenu responsable des délais. Aucun véhicule ne pourra être délivré sans ce document. AGUTTES ne sera en aucun cas responsable du refus ou d'un retard de la décision administrative. Le refus de délivrance d'un certificat ne pourra en aucun cas justifier ni une absence ou retard de paiement par l'acheteur ni une annulation de la vente.

VI - LOI APPLICABLE ET TRIBUNAL COMPÉTENT

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 CGV. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur exécution et leur opposabilité à tout enchérisseur ayant la qualité de commerçant sera tranchée par le Tribunal de Commerce de Nanterre (France).

Dans l'hypothèse où l'enchérisseur ou l'acquéreur ne serait pas commerçant, cette contestation sera tranchée par le Tribunal compétent en application des dispositions légales.

Le commissaire du Gouvernement auprès du Conseil des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques peut être saisi par écrit de toute difficulté en vue de parvenir, le cas échéant à une solution amiable.

VII - DONNÉES PERSONNELLES

Les enchérisseurs sont informés qu'AGUTTES est susceptible de collecter et traiter les données les concernant conformément au Règlement Général sur la Protection des données n°2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD) et à la loi « Informatique et Libertés » n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée par la loi n° 2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données à caractère personnel.

Les données sont collectées aux fins de gestion de leurs relations contractuelles ou précontractuelles (enregistrement à la vente, facturation, comptabilité, règlements, communication...). Ces données sont constituées d'informations telles que : noms, prénoms, adresse postale, adresse électronique, numéro de téléphone, coordonnées bancaires.

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

VIII - PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

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

Photographes de la vente : Antoine PASCAL, Arthur CHAMBRE, Mathieu BONNEVIE.

IX - CONDITIONS PARTICULIÈRES

1 - Objets mécaniques et électriques

Les objets mécaniques ou électriques proposés à la vente par AGUTTES sont exclusivement proposés à titre décoratifs. En tant que biens d'occasion, AGUTTES ne certifie en aucun cas leur état de fonctionnement. Nous vous recommandons aux acheteurs de venir voir les lots lors de leur exposition publique avec un expert en la matière, et de faire vérifier le mécanisme électrique ou mécanique par un professionnel avant toute mise en marche.

2 - Espèces végétales et animales protégées

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

Les acheteurs sont informés que l'importation de tout bien composé de ces matériaux est interdite par de nombreux pays, ou bien exigent un permis ou un certificat délivré par les autorités compétentes des pays d'exportation et d'importation des biens. Les acheteurs sont entièrement responsables du bon respect des normes réglementaires et législatives applicables à l'exportation ou l'importation des biens composés partiellement ou totalement de matériaux provenant d'espèces en voie d'extinction et/ou protégées. AGUTTES ne sera en aucun cas responsable de l'impossibilité d'exporter ou d'importer un tel bien, et cela ne pourra être retenu pour justifier une demande de résolution ou d'annulation de la vente.

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

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION • ENDURANCE LEGENS Closed/Telephone and Order Auction • 27 april 2023

SAS AGUTTES (“AGUTTES”) is an operator of voluntary public auctions, declared to the Voluntary Sales Board and governed by Articles L.321-4 et seq. of the French Commercial Code. In this capacity AGUTTES acts as agent of the seller who contracts with the auction winner.

These General Terms and Conditions of Sale (“GTC”) govern the relationship between AGUTTES and bidders for public auctions and negotiated sales organised by AGUTTES.

AGUTTES may modify the GTC in writing and/or orally prior to the sale.

I - THE PROPERTY OFFERED FOR SALE

Description of lots: The indications given in the catalogue are the responsibility of AGUTTES and its expert, subject to the provisions mentioned below. **Only indications in French are binding on AGUTTES to the exclusion of translations, which are free.** They may be modified or corrected until the time of the sale in writing or orally. These modifications shall be recorded in the report of the sale, which shall have probative force.

No other guarantee is given by AGUTTES, it being recalled that only the seller shall be bound by the guarantee against hidden defects and the legal guarantee of conformity. A certificate of authenticity of the lot will only be available if mentioned in the description of the lot.

The dimensions, weights and other information (state, mileage, etc.) of the lots are given as an indication with a reasonable margin of error.

For administrative reasons, the designations of the vehicles (model, type, year, etc.) include, unless otherwise stated, the information on the registration certificates.

Restorations carried out as a precautionary measure, not altering the age and style characteristics, and not making any change to the specific nature of the lot, will not be mentioned in the description.

The absence of any indication of restoration, accident or incident in the catalogue or conditions reports shall in no way imply that the vehicle is free from any defect present, past or repaired. Conversely, the mention of any defect does not imply the absence of other defects.

The particular information in the catalogue has the following meanings:
+ Lots forming part of a court-ordered sale following an order of the Court of Justice, fees and expenses: 14.40% incl. tax;
° Lots, in which AGUTTES or one of its partners has financial interests;
* Temporary import lots: and subject to a fee of 5.5% for books and “collection cars” or 20% for cars other than “collection car” and multiples (e.g.

F1 casks), to be borne by the buyer in addition to the selling costs and the auction price, unless the buyer is outside the EU;
α Goods sold under the general VAT regime (for the total);
Lots visible only by appointment;
~ Lots made from materials from animal species. Import restrictions are to be provided for.

Condition of lots: The lots are sold in the condition in which they are found at the time of sale with their imperfections and defects. Since lots are second-hand goods, no guarantee can be given on the condition thereof. It is specified that the condition of an automobile may vary between the time of its description in the catalogue, that of its presentation for sale and until the auction winner takes possession of the lot.

References to the condition of a lot in a catalogue or condition report may not be considered as an exhaustive description of the condition of said lot. Descriptions may not under any circumstances replace the personal examination of the lot as indicated below. Condition reports will be sent upon request and for information purposes.

Vehicles may be sold without technical inspection due to age, non-running condition or competition character. Vehicles from abroad are presented without French technical control. The offered vehicles are from a time when safety conditions and performance were lower than today. High caution is recommended to buyers during the first takeover. It is particularly recommended, prior to any use, to carry out a restart and to carry out all the checks necessary for the proper functioning of the vehicle (oil level, tire pressure, etc.).

Lot exposure: Potential bidders are required to personally examine the lots and documents available for each vehicle (registration certificate, technical inspection, etc.) prior to sale at a private meeting or public display prior to sale in order to check the condition of the vehicle. Buyers are advised to be accompanied by an automotive professional.

Reproduction of lots: Not all defects and imperfections of the batches are visible on the photographs of the batches reproduced in the catalogues, online or on any communication medium. Photographs may not give a fully faithful image of the actual condition of a lot and may differ from what a direct observer will receive (size, colour, etc.).

Estimates: The estimates are based on the state of technical knowledge on the day of the estimate, the quality of the lot, its origin, condition and the market price on the day of the estimate. They are provided for information purposes only and cannot be considered as a guarantee that the lot will be sold at the estimated price.

II - THE SALE

Registration for sale: In view of the particular value of the property offered for sale and to ensure the security of the bids, bidders acknowledge and accept that the sale will only be conducted behind closed doors, by purchase order or by telephone. All bidders must have previously registered for the sale by sending an email to automobiles@aguttes.com with their full contact details and a valid form of identification. A bank guarantee must be paid into the AGUTTES bank account. All these elements must be received before 10am on the day of the sale and the auction house will acknowledge receipt. Participation in the auction by telephone or by order is at the bidder's own risk. AGUTTES cannot be held responsible in the event of the bidder's non-participation in the auction for any reason whatsoever, in particular in the event of a malfunction or failure to execute the auction (absence of response from the bidder, error, interruption or omission in the receipt of bids). Any malfunction or interruption of the telephone service will not prevent the auctioneer from continuing the auction at his discretion.

Procedure for identifying bidders: AGUTTES reserves the right to ask any potential bidder to prove its identity and for a legal entity, a Kbis extract less than three months old, it being specified that only the legal representative of the company or any duly authorised person may bid for and its bank details. In the event of non-compliance with the identification procedures, AGUTTES reserves the right to refuse its registration for the auction. All lots sold will be invoiced in the name and address of the client. No subsequent modification may be made. The bidder is deemed to act in its own name and will be solely responsible for the auction brought unless it is informed beforehand of its capacity as agent under the conditions indicated below. Any false indication shall incur the liability of the auction winner.

Mandate by a third party: The bidder with a mandate must inform AGUTTES during the identification and registration procedure and produce a copy of the mandate and any other documents requested by AGUTTES. In such a case, the bidder and the principal shall be jointly and severally liable.

Sales management: The auctioneer manages the sale on a discretionary basis, ensuring the freedom and equality between all bidders, while respecting the practices established by the profession. The auctioneer ensures the police of the sale, which allows him to refuse bids or to withdraw a lot without having to justify it.

Awarding: The highest and the last bidder will be the auction winner, with all accepted means combined (order, telephone). The awarding is evidenced by the pronouncement of the word “Sold”, which forms the sale agreement between the seller and the auction winner.

Each lot is identified with a number corresponding to the number assigned to it in the sales catalogue.

It is forbidden for sellers to bid directly on the lots belonging to them.

In the event of a simultaneous "double-auction" recognised by the auctioneer, the lot will be put back for sale, with all bidders present being able to participate in this second auction.

Withdrawal: Each adjudication and bid is final and binding on the person who made it, it being recalled that the successful bidder may not retract the bid whether he or she is on the telephone or has sent a purchase order.

Transfer of risk and ownership: The transfer of ownership and risks between the seller and the auction winner takes place by the word "sold" by AGUTTES. AGUTTES disclaims all liability for losses and damages that the lots may suffer from the date of the award, with the auction winner having to insure the lots acquired as soon as the award is awarded.

III - COMPLETION OF THE SALE

Sale commission: In addition to the auction price, the auction winner shall pay the buyer's fees, per lot, calculated as follows:
For cars:
- 15% excl. tax + VAT at the rate in force, i.e. 18% including tax up to €900,000 inclusive;
- 12% excluding tax + VAT at the rates in force, i.e. 14.4% including tax on the tranche of the auction price greater than €900,001.00
For Automobilia objects: 20% excl. tax + VAT at the rate in force i.e. 24% incl. tax

In addition to the auction price and the buyer's fees, the auction winner must pay all taxes and duties including VAT as well as any file, handling, and storage costs.

Payment of the sums due must be made "in cash" by the auction winner, as soon as the award is made. Payment is made in euros. Any bank commissions will not be deducted from the amounts due.

VAT: The VAT rate is 20% (or 5.5% for books). In principle, unmarked lots will be sold under the VAT on gross margin system. The purchase commission and overhead costs will be increased by an amount in lieu of VAT, which will not be separately mentioned in our slips.

By way of exception, and at the request of the seller, the general VAT system may be applied for goods offered for sale by an EU professional at its request. These goods will be marked by the a sign.

Possible VAT refunds:

1- The professional of the European Union, (i) with an intra-Community VAT number and (ii) providing proof of the export of lots from France to another Member State;

2- Non-residents of the European Union on the supply of (i) a customs export document, on which AGUTTES appears as sender (ii) when the export occurs within three months of the auction date or the date of obtaining the export permit.

Payment terms: Legal means of payment accepted by AGUTTES' accounts (payments by credit card or wire transfer being strongly recommended):

- **Credit card:** bank charges, which usually vary between 1 and 2%, are not borne by the firm;

- **American Express card:** a commission of 2.95% including tax will be collected for all payments. Remote card payments and split payments in several instalments for the same lot with the same card are not allowed;

- **Online payment** up to €10,000 to <https://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>;

- **Bank transfer:** from the buyer's account and indicating the invoice number:

IBAN FR76 3006 6109 1300 0203 7410 222
BIC CMCIFRPP
Account holder AGUTTES
Direct debit CIC PARIS ETOILE ENTREPRISES
178 RUE DE COURCELLES - 75017 PARIS

- **Cash:** Articles L.112-6 and D.112-3 of the French Monetary and Financial Code: (i) Up to €1,000 for French tax residents or persons acting for the purposes of a professional activity; (ii) Up to €15,000 for individuals who have their tax domicile abroad (upon presentation of passports and proof of address);

- **Cheque** (as a last resort): Upon presentation of two identity documents. No time limit for cashing is accepted in the event of payment by cheque. Issuance will only be possible twenty days after payment. Foreign cheques are not accepted.

Other obligations of the auction winner: The auction winner must carry out, under its responsibility and at its expense, all necessary formalities within the legal deadlines for the change of registration of the acquired vehicle.

The auction winner must organise the transport of the acquired lot which will be carried out at its own risk and expense.

Defaulting auction winner: In the absence of cash payment by the buyer, the property may be put back for sale upon reiteration of the auctions at the request of the seller in accordance with the procedure of Article L.32114 of the French Commercial Code. If the seller does not make this request within three months of the auction, the sale shall be automatically terminated.

In all cases, the defaulting buyer, due to its failure to pay, shall pay to AGUTTES:

- All costs and incidentals incurred by AGUTTES relating to the collection of unpaid invoices (including legal fees);
- Late payment penalties calculated by applying interest rates at the European Central Bank (ECB) semi-annual key rate (refinancing rate or Refi) in force plus five points on all sums due;
- Damages to compensate for the loss suffered by AGUTTES (purchase costs, fees and commissions, VAT, storage, etc.).

AGUTTES reserves the right to:

- Communicate the name and contact details of the defaulting buyer to the seller in order to enable the latter to assert its rights;
- Exercise or have exercised all the rights and remedies, in particular the right of retention, over any property of the defaulting buyer, of which AGUTTES has custody;
- Prohibit the defaulting auction winner from bidding in the next sales organised by AGUTTES or from making the possibility of tendering there subject to the payment of a prior provision;
- Proceed to the registration of the defaulting bidder on a file of bad payers shared between the different member auction house.

AGUTTES is indeed a member of the Central Register of prevention of the unpaid of the auctioneers with which the incidents of payment are likely to be registered.

The rights of access, rectification and opposition for legitimate reasons are to be exercised by the debtor concerned at Symev 15 rue Freycinet 75016 Paris.

Lot collection and storage: A lot awarded may only be delivered to the buyer after full payment of the purchase slip, collected in the AGUTTES bank account.

The lots will be delivered to the purchaser in person after presentation of any document proving his identity or to the third party appointed by him and to whom he has entrusted an original power of attorney and a copy of his identity document. The lot is collected at the auction winner's expense only.

Endurance Legends / Paris / 27 April 2023:

An email will be sent to each buyer the day after the sale to inform them of the contact details, the location and the amount to be paid to collect the vehicle. The vehicles can be collected on working days by appointment from the Tuesday following the date of the sale.

The buyer will pay, in addition to the auction price and costs, a fixed fee of €500 excluding VAT / €600 including VAT for the handling and storage of the vehicle. From Tuesday 2 May onwards, the daily cost of parking will be €35 excl. tax / €42 incl. VAT per day and per vehicle, each day started being due, and will be paid on invoicing of the vehicle, directly to the Aguttes auction house.

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

Resale of paid and non-collected lots: In the event that one or more lots awarded and paid for in the course of an auction have still not been collected by the buyer within the agreed deadlines and that the applicable storage, custody and preservation costs exceed the auction value of the lot(s), AGUTTES reserves the right to sell the lot(s) in order to be reimbursed for all costs due.

IV - PRE-EMPTION RIGHT

The French State may exercise a pre-emptive right on any public or private sale of cultural property. The State has a period of 15 days from the public sale to confirm the exercise of its pre-emptive right and subrogate itself to the buyer.

V - EXPORT PERMIT

French cars over 75 years old at the time of sale and for an amount greater than €50,000 are required to present an export permit if they leave the French territory and an export licence if they leave the European territory. These formalities take approximately three months for permits and one additional month for licences. AGUTTES cannot be held responsible for delays. No vehicle may be delivered without this document. Under no circumstances shall AGUTTES be liable for the refusal or delay of the administrative decision. The refusal to issue a certificate may not under any circumstances justify a failure or delay in payment by the buyer or a cancellation of the sale.

VI - APPLICABLE LAW AND COMPETENT COURT

Civil liability claims brought in connection with voluntary and judicial actions and sales of furniture at public auction are time-barred after five years from the award or takeover.

French law alone governs the GTC. Any dispute relating to their existence, validity, performance and enforceability against any bidder having the capacity of trader shall be decided by the Commercial Court of Nanterre (France).

In the event that the bidder or buyer is not a trader, this dispute shall be decided by the competent Court pursuant to the legal provisions.

The Government Commissioner to the Council for voluntary sales of furniture by public auction may be mandated in writing in case of any difficulty with a view to reaching an amicable solution, if applicable.

VII - PERSONAL DATA

The bidders are informed that AGUTTES may collect and process data concerning them in accordance with the General Data Protection Regulation no. 2016/679 of 27 April 2016 (GDPR) and the French Data Protection Act no. 78-17 of 6 January 1978 amended by Law No. 2018-493 of 20 June 2018 on the protection of personal data.

The data is collected for the purposes of managing their contractual or pre-contractual relations (registration for sale, invoicing, accounting, payments, communication, etc.). This data consists of information such as: surname, first names, postal address, email address, telephone number, bank details.

Bidders are informed that they have a right of access, rectification, erasure, portability, opposition and limitation with regard to such data with AGUTTES. Requests must be made in writing to: communication@aguttes.com. Any complaint about the applicable data protection legislation may be brought before the CNIL: www.cnil.fr.

VIII - INTELLECTUAL PROPERTY

AGUTTES is the owner of any right of reproduction of its catalogue. Any reproduction of the same is prohibited and constitutes an infringement. The sale of a lot does not in any way imply the assignment of any intellectual property rights applicable (representation and/or reproduction) to the work.

Photographers of the sale: Antoine PASCAL, Arthur CHAMBRE, Mathieu BONNEVIE.

IX - SPECIAL TERMS AND CONDITIONS

1 - Mechanical and electrical objects

The mechanical or electrical objects offered for sale by AGUTTES are exclusively offered for decorative purposes. As they represent used property, AGUTTES does not under any circumstances certify their operating condition. We recommend that buyers come to see the lots during their public exposure with an expert in this field, and to have the electrical or mechanical mechanism checked by a professional before any start-up.

2 - Protected plant and animal species

Objects partially or entirely made up of materials from endangered and/or protected species of flora and fauna are marked by the symbol ~ in the catalogue. The legislator imposes strict rules for the commercial use of these materials, in particular with regard to ivory trade.

Buyers are informed that the importation of any goods made up of these materials is prohibited by many countries, or require a permit or certificate issued by the competent authorities of the countries of export and import of the goods. The purchasers are fully responsible for the proper compliance with the regulatory and legislative standards applicable to the export or importation of goods composed in part or in full of materials originating from endangered and/or protected species. Under no circumstances shall AGUTTES be liable for the impossibility of exporting or importing such property, and this may not be used to justify a request for cancellation of the sale.

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

Comment vendre chez 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.

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, en Belgique ou en Suisse, vous pouvez vous rapprocher de nos représentants locaux afin de bénéficier d'un service de proximité.

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

Nous sommes joignables par e-mail ou par téléphone.

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.

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.

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.

Selling at Aguttes?

Collect your informations

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

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, in Belgium or in Switzerland, you can contact our local representatives in order to benefit from a local service.

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.

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

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.

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.

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.

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

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.

Buying at Aguttes?

Subscribe to Our Newsletter and Follow Us on Social Media

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

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

Request the Specialized 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...

We send you additional photos and videos via MMS, WhatsApp, WeChat.

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.

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

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.



1992 – Ferrari F40 et 1985 – Ferrari 288 GTO Vendues en gré à gré en 2022.
1992 – Ferrari F40 and 1985 - Ferrari 288 GTO Sold by private treaty in 2022.



1972 – Ferrari 365 GTB/4 Daytona Competizione. Vendue en gré à gré en novembre 2020. 1972 – Ferrari 365 GTB/4 Daytona Competizione. Sold by private treaty in November 2020.



1991 – Jordan 191 7 UP F1 Team. Vendue en gré à gré en février 2020.
1991 – Jordan 191 7 UP F1 Team. Sold by private treaty in February 2020.

PRIVATE SALE

Notre volonté de nous rapprocher le plus près possible des attentes de chaque collectionneur a conduit Aguttes on Wheels à proposer un service de vente de gré à gré depuis 2018.

Fort de notre réseau à travers le monde, Aguttes on Wheels entretient des rapports privilégiés avec les historiens, les clubs de marque, les constructeurs, les préparateurs ainsi qu'avec les organisateurs des plus beaux événements du monde afin d'évaluer l'originalité, la provenance ou l'historique des voitures qui lui sont confiées, et ce dans le seul but de réaliser la meilleure vente ou une acquisition privée.

Si la discrétion est notre maître-mot, une communication ciblée et une promotion personnalisée sont conçues pour maximiser la visibilité vers le grand public ou une clientèle soigneusement sélectionnée en fonction du véhicule.

La sécurisation de la transaction et la gestion intégrale des points administratifs et logistiques sont notre réponse aux attentes des collectionneurs les plus exigeants.

Depuis 2019, plusieurs voitures exceptionnelles vendues en gré à gré ont apporté entière satisfaction à nos clients. Totalement discrètes ou publiées une fois la vente réalisée avec l'accord de nos clients, nous offrons une approche ciblée et adaptée à leurs besoins à chaque étape.

Pour plus de renseignements, contactez

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

Our desire to get as close as possible to the expectations of each collector has led Aguttes on Wheels to offer a private sale department since 2018.

Thanks to our worldwide network, Aguttes on Wheels maintains privileged relationships with historians, brand clubs, manufacturers, restorers as well as with the organizers of the most beautiful events in the world in order to evaluate the originality, the provenance or the history of cars entrusted to us, with the sole aim of achieving the best sale or a private acquisition.

If discretion is our key word, a targeted communication and a personalized promotion is designed to maximize the visibility towards the general public or a carefully selected clientele according to the vehicle.

The security of the transaction and the complete management of the administrative and logistical points are our answer to the expectations of the most demanding collectors.

Since 2019, several exceptional cars sold by mutual agreement have brought complete satisfaction to our clients. Totally discreet or published once the sale is completed with the agreement of our clients, we offer a targeted approach adapted to their needs at every stage.

For more information, please contact us

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

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS

Arts d'Asie

Clémentine Guyot
+33 (0)1 47 45 00 90 • guyot@aguttes.com

Art contemporain

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

Art impressionniste & moderne

Pierre-Alban Vinquant
+33 (0)1 47 45 08 20 • vinquant@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

Instruments & archets

Hector Chemelle
+33 (0)7 69 02 70 85 • chemelle@aguttes.com

Livres anciens & modernes Affiches, manuscrits & autographes

Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 • perrine@aguttes.com

Mobilier, sculpture & objets d'art

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

Mode & bagagerie, Montres

Adeline Juguet
+33 (0)1 41 92 06 47 • juguet@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

Collections particulières Inventaires & partages

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

Bruxelles

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

Genève

Côme de Montille
+41 79 388 3642 • montille.consultant@aguttes.com



RENDEZ-VOUS *chez Aguttes*

Calendrier des ventes

AVRIL
MAI
JUIN

2023

02-04
**AUTOMOBILES
DE COLLECTION**
LA VENTE DE PRINTEMPS
Espace Champerret, Paris

04-04
RALLYE D'AUMALE
LA VENTE OFFICIELLE
Online Only

06-04
ART CONTEMPORAIN
Aguttes Neuilly

13-04
BIJOUX
Aguttes Neuilly

17-04
TOUR AUTO
LA VENTE OFFICIELLE
Grand Palais Éphémère

18-04
ASIAN ART
Online Only

20-04
**ART IMPRESSIONNISTE
& MODERNE**
Aguttes Neuilly

27-04
ENDURANCE LEGENDS
COLLECTION
JACQUES NICOLET
Aguttes Neuilly

10-05
BIJOUX
Online Only

24-05
MONTRES DE POCHE
Online Only

25-05
**UN PRINTEMPS
MODERNE**
Online Only

AsianWeeks
31-05
**PEINTRES D'ASIE,
ŒUVRES MAJEURES**
Aguttes Neuilly

AsianWeeks
01-06
**ARTS DE LA CHINE
& DU JAPON**
Aguttes Neuilly

07-06
**INSTRUMENTS
& ARCHETS**
Aguttes Neuilly

15-06
HAUTE ÉPOQUE
Aguttes Neuilly

21-06
MAÎTRES ANCIENS
Aguttes Neuilly

MONTRES

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente exclusivement en ligne
Jusqu'au 29 mars 2023

Patek Philippe
Réf. 5270 G - 014
En vente le 29 mars

AGUTTÉS

ONLINE

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

Où que vous soyez,
cliquez et enchérissez
sur [online.aguttés.com](https://www.online.aguttés.com)



GRANDS VINS & SPIRITUEUX

4 VENTES PAR AN

Prochaines ventes
30 mars 2023 • Grands vins & spiritueux
17 avril 2023 • Tour auto, la vente officielle

Composition de lots
du Domaine Jacques-Frédéric Mugnier
En vente le 30 mars

AGUTTÉS

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



AUTOMOBILES DE COLLECTION

LA VENTE DE PRINTEMPS

2 avril 2023



AGUTTES

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

1931 – Delage D8S Torpédo Sport Chapron
En vente le 2 avril

RALLYE D'AUMALE

LA VENTE OFFICIELLE

Prochaine vente exclusivement en ligne
Enchères du 23 mars au 4 avril 2023

Où que vous soyez,
cliquez et enchérissez
sur [online.aguttes.com](https://www.online.aguttes.com)



AGUTTES

ONLINE

Contact : Hugo Baldy
+33 (0)1 47 45 93 01 • baldy@aguttes.com

ART CONTEMPORAIN

4 VENTES PAR AN

Prochaines ventes
6 avril et 29 juin 2023

Fabienne Verdier (née en 1962)
Cercle - Ascèse, 2012
Encre, pigments et vernis sur toile tendue
sur panneau, signé et titré au dos
183 x 135 cm
En vente le 6 avril



AGUTTÉS

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

BIJOUX & PERLES FINES

4 VENTES PAR AN

Prochaines ventes
13 avril et 6 juillet 2023

Suzanne Belperron
Collier « Torque »
En vente le 13 avril



AGUTTÉS

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

TOUR AUTO

LA VENTE OFFICIELLE

17 avril 2023



Robert Combas (né en 1957)
Mélange de plantes grasses, 2019 (détail)



1955 – Jaguar D-Type (R)



2 Jéroboam Chartreuse Jaune et Verte,
2019, Pères Chartreux



Rolex
Montre de plongée, modèle Sea Dweller
Réf. 1665/0

ART IMPRESSIONNISTE & MODERNE

4 VENTES PAR AN

Prochaines ventes
20 avril et 12 juillet 2023

Pierre-Auguste Renoir (1841 - 1919)
Enfant assis sur une chaise, vers 1895
Huile sur toile
Signée en bas à droite
40 x 27,7 cm
Provenance : Ambroise Vollard, Paris
En vente le 20 avril



AGUTTÉS

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

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

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

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

AGUTTÉS

Contact : Pierre-Alban Viquant
+33 (0)1 47 45 08 20 • viquant@aguttes.com





AGUTTES