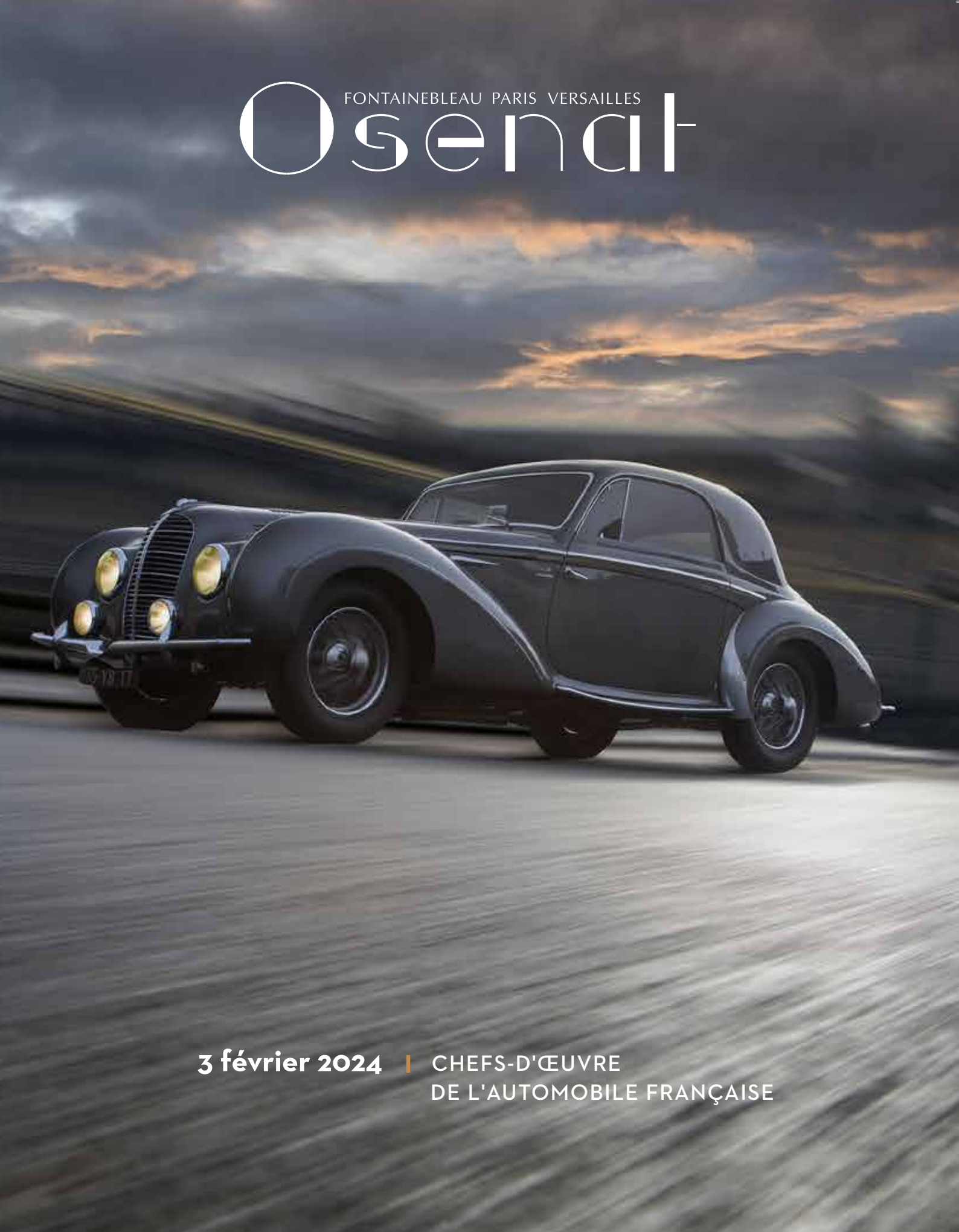

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES
Osenat
3 février 2024
CHEFS-D'ŒUVRE
DE L'AUTOMOBILE FRANÇAISE

Jean-Pierre OSENAT
Président
Commissaire-priseur

Louis de RUSSÉ
Directeur général Automobiles
+33 (0)1 80 81 90 58
+33 (0)6 40 79 60 50
l.derusse@osenat.com

Stéphane PAVOT
Responsable Automobiles de collection
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot@osenat.com

Philippine GUEGUEN
Administration Automobiles
+33 (0)1 80 81 90 58
automobiles@osenat.com

Guillaume MAGNE
Assistant de département - Garage
+33 (0)1 80 81 90 59
automobiles@osenat.com

Relations presse

FRANCE
Sébastien Fernandes | THE ART FACTOR
E-mail : sebastien@theartfactor.co
Tél. : +33(0)6 72 39 03 23

INTERNATIONAL
Julian Roup | BENDIGO COMMUNICATION
E-mail : info@bendigopr.co.uk
Tél. : ++44 7970 5639583

Participez à cette vente avec :

Enregistrez-vous sur www.osenat.com

NOTES À L'INTENTION DES ACHETEURS

Les véhicules seront rapatriés le lundi 05 févier à Fontainebleau pour un montant de 350 euros HT par voiture. Elles pourront être retirées, après paiement intégral du montant dû, dans notre showroom de Fontainebleau.

A partir du 22 février des frais de gardiennage seront facturés à hauteur de 65€ HT par jour.

CONDITIONS DE VENTE

La vente est soumise aux conditions générales imprimées en fin de catalogue

Consultez nos catalogues et laissez des ordres d'achat sur www.osenat.com

Création graphique I Maison Louise
contact@maison-louise.com

Crédits Photos I © Christian Martin

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

CHEFS-D'ŒUVRE AUTOMOBILES :
UNE COLLECTION FRANÇAISE

Vente :
Samedi 3 février 2024 à 18h
Salle des ventes Osenat , 66 avenue de Breteuil - 75007 Paris

Exposition publique au Salon Rétromobile :
Hall 1 - Stand 1K064
Paris Expo - Porte de Versailles

- Mardi 30 janvier de 19h à 22h (Nocturne presse)
- Mercredi 31 janvier de 10h à 22h
- Jeudi 1er février de 10h à 19h
- Vendredi 2 février de 10h à 22h (Nocturne)
- Samedi 3 février de 10h à 19h
- Dimanche 4 février de 10h à 19h

Contacts :

Louis de RUSSÉ
+33 (0)1 80 81 90 58
l.derusse@osenat.com

Stéphane PAVOT
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot@osenat.com

PLUS D'INFORMATIONS SUR **WWW.OSENAT.COM**

5 rue Royale 77300 Fontainebleau
13 avenue de Saint-Cloud 78000 Versailles
66 avenue de Breteuil 75007 Paris
www.osenat.com

Agrément 2002 135 - Commissaire-Priseur habilité : Jean-Pierre Osenat

édito

Mis à part les initiés, peu de gens se souviennent aujourd'hui que la France fut parmi les nations pionnières de l'automobile, à la fin du XIXe et au début du XXe siècle. D'ailleurs, avant la seconde guerre mondiale, l'industrie automobile occupait la toute première place des industries mécaniques en France.
De ces célèbres marques aux noms évocateurs comme Bugatti, Delage, Delahaye ou Talbot-Lago, qui célébraient l'excellence française, il en reste bien-sûr des traces en forme de témoignages.
Ce que nous vous présentons, c'est le témoignage d'un homme authentique qui a souhaité combler sa passion au travers d'une œuvre patrimoniale.
La collection qu'il a constituée avait pour vocation d'être composée de modèles français historiques et authentiques qui ont été restaurés dans les règles de l'art.
Mais attention !! Pas seulement pour le plaisir des yeux, bien au contraire... Son objectif, son témoignage, c'était de pouvoir revivre les sensations uniques de les conduire, de « les rouler », de les dévoiler en participant à de nombreux rallyes ; bref, faire œuvre de transmission.

Mais alors, de quoi s'agit-il !? me direz-vous !

Eh bien il s'agit de lever le voile sur une époque où toutes les grandes marques automobiles d'avant-guerre portaient (presque) toutes la mention de leur carrossier. A de rares exceptions près, les constructeurs produisaient châssis et moteur, laissant le soin à de très nombreuses entreprises artisanales de dessiner et fabriquer à l'unité les carrosseries. C'était l'âge d'or de la carrosserie française.
N'avez-vous jamais entendu ces noms évocateurs comme : Binder, Chapron, de Villard, Figoni & Falaschi, Franay, Gangloff ou encore Labourdette et Saoutchik ? Le bon goût à la française faisait sensation ! En présentant cette collection nous faisons revivre, l'espace d'un instant, ces artisans de la haute couture automobile dont la réputation dépassait largement nos frontières.
Delage, Delahaye, Talbot. Trois marques, 9 voitures d'exception d'avant et d'immédiate après-guerre dont l'unique prototype Talbot T23 cabriolet Chapron, l'unique exemplaire du coach Delahaye 135 MS carrossé par Figoni ou encore l'un des 5 exemplaires connus du cabriolet DELAHAYE 135 MS « Vedette » par Chapron. Enfin, que dire de cet exemplaire dit « Usine » de Talbot T 150 C doté d'une mécanique directement issue de la compétition et d'un coup de crayon attribué à Figoni...
Aujourd'hui, il est temps de transmettre justement. Notre collectionneur souhaite que ses automobiles puissent rouler vers d'autres cieux. Que cette passion soit reprise pour que, surtout, ces fabuleuses voitures ne meurent jamais !!

Louis de RUSSÉ

edito

Few people today remember that France was one of the pioneering nations of motoring in the late nineteenth and early twentieth centuries. In fact, before the Second World War, car manufacturing was one of the leading industries in France.
Traces of these famous manufacturers with evocative names like Bugatti, Delage, Delahaye and Talbot-Lago, which celebrated French excellence, remain in the form of testimonials.
What we are presenting is the testament of an authentic man who fulfilled his passion through a work of automotive heritage.
The collection he built was made of authentic, historic French models that have been restored by the book.
His aim was to revive their unique driving sensations, unveiling them in numerous car rallies to share his passion.

So what is this collection all about you might ask?

Well, it's about lifting the veil on an era when almost all the major pre-war car manufacturers all bore the name of their coachbuilders. With a few exceptions, the manufacturers produced chassis and engines, leaving it to a large number of independent companies to design and manufacture individual bodies. It was the golden age of French coachbuilding.
Have you ever heard the evocative names Binder, Chapron, de Villard, Figoni & Falaschi, Franay, Gangloff or Labourdette and Saoutchik? Good taste à la française was a sensation!
In presenting this collection, we are bringing back to life, for a moment, these craftsmen of automotive haute couture, whose reputation extended far beyond our borders.
Delage, Delahaye, Talbot. Three brands, nine exceptional cars from before and immediately after the war, including the unique Talbot T23 cabriolet Chapron prototype, the only example of the Delahaye 135 MS coach bodied by Figoni and one of only four known examples of the DELAHAYE 135 MS «Vedette» cabriolet by Chapron. And last but not least, this «factory» example of the Talbot T 150 C, with its race-bred engine and Figoni's design...
It's now time to pass on this legacy. Our collector would like his cars to move on to other horizons. May this passion be revived so that all these fabulous cars never die!

Louis de RUSSÉ

53664

les automobiles

DELAGE

Les automobiles Delage sont fondées en 1905 par Louis Delage. Ancien ingénieur au sein des automobiles Peugeot, Louis Delage prend son indépendance en 1905 et très rapidement il présente deux voiturettes Les type A et B motorisées par des moteurs De Dion.

L'entreprise grandit rapidement au rythme des lancements et des succès en compétition. En 1912, elle développe son premier moteur, la même année, elle s'installe dans une nouvelle usine à Courbevoie. Cette adresse restera celle du constructeur jusqu'au rachat de la marque. Toujours en 1912, la marque lance sa 6 cylindres, sommet de la gamme qui marque le début de Delage dans les voitures de Luxe.

Le conflit mondial met en pause la progression de l'entreprise, qui reprend de plus belle, une fois celui-ci terminé. En effet dès 1918, elle lance la Co, modèle développé pendant la guerre. Delage inaugure un nouveau moteur 6 cylindres. Les années 20 verront le lancement de modèles plus raisonnables mais surtout l'avènement de la GL dotée d'un moteur de 6 Litres de cylindrée ! Comme ces concurrents, Delage s'engage dans de nombreuses épreuves, la compétition restant un des meilleurs moyens de promouvoir les voitures de route. En 1927, la marque devient même Championne du Monde des Grand Prix en remportant 4 victoires avec la « 1500 ».

Les années 30 seront une époque essentielle pour la marque, celle-ci lance deux modèles qui vont marquer leur époque : la D6 et la D8. Ces deux nouveaux modèles vont marquer l'histoire de la marque, tous les grands carrossiers proposeront des réalisations toujours plus extravagantes. Que ce soit Chapron, qui fera ses armes sur des châssis Delage, Figoni et Falaschi, ou encore Pourtout qui sur ces châssis, réalisera ses plus belles créations.

Malheureusement, malgré le succès des nouveaux modèles, les problèmes de jeunesse de ceux-ci cumulés aux difficultés chroniques de la marque conduiront celle-ci au bord du gouffre. La marque est sauvée en 1935 par un de ces concessionnaires, W. Watney. Celui-ci s'associera avec Delahaye en vue de la reprise de la marque. Les usines de Courbevoie sont vendues, mais la production des modèles reprend.

Les repreneurs, vont alors restructurer la gamme avec succès, de nouveaux modèles sont lancés, répondant aux demandes des clients et corrigeant les défauts des premières D6 et D8. La gamme D8 notamment est revue, avec le lancement de la D8-120 produisant enfin une puissance digne du statut du modèle.

Fabriquées chez Delahaye, ces nouvelles Delage seront à l'origine d'un second Age d'Or pour la marque qui reprendra également le chemin des courses, obtenant une respectueuse quatrième place au général lors des 24h du mans 1937 avec une D6 70 s. Dans le même temps, la gamme remaniée rencontre un succès important.

La seconde guerre mondiale sera une catastrophe pour Delage, après-guerre la marque survit péniblement dans l'ombre de son propriétaire, Delhaye.

La gamme est fortement réduite, seule la D6 survit au conflit, de nouveaux modèles, étroitement dérivés de Delahaye sont lancés, mais rapidement retirés faute de succès... Le succès n'adviendra pas et comme pour Delahaye, les ventes baissent drastiquement d'année en année. Le salon 1953 sera le dernier de la marque, une Delage D6 3.0, un modèle lancé en 1930 sera la dernière Delage produite. La marque disparait avec Delahaye en 1954.

1. Louis Delage, Arthur Duray et Michelat devant leur Delage Type S au Grand Prix de France, 1914.

Delage automobiles were founded in 1905 by Louis Delage. A former engineer with Peugeot automobiles, Louis Delage became independent in 1905, and soon introduced two small cars, The type A and B, powered by De Dion engines.

The company grew rapidly, with a steady stream of launches and competition successes. In 1912, it developed its first engine, and the same year moved into a new factory in Courbevoie. This was to remain the manufacturer's address until the brand was bought out. Also in 1912, the brand launched its 6-cylinder model, the top of the range, which marked Delage's entry into the luxury car market.

The world war put the company's progress on hold, but once it was over, it resumed with renewed vigor. In 1918, the company launched the Co, a model developed during the conflict and featuring a new 6-cylinder engine. The 20s saw the launch of more reasonable models, but above all the advent of the GL with its 6-liter engine! Like its competitors, Delage took part in numerous events, as competition remained one of the best ways of promoting road cars. In 1927, the brand even became Grand Prix World Champion, taking 4 victories with the «1500».

The '30s were a key period for the brand, with the launch of two landmark models: the D6 and the D8. These two new models were to leave their mark on the brand's history, as all the major coachbuilders came up with ever more extravagant creations. From Chapron, who cut his teeth on Delage, Figoni and Falaschi chassis, to Pourtout, among others, who produced his finest creations on these chassis. Unfortunately, despite the success of the new models, their teething problems combined with the brand's chronic difficulties to bring it to the brink of collapse. The brand was rescued in 1935 by one of its dealers, W. Watney. He joined forces with Delahaye to take over the brand. The Courbevoie factories were sold, but model production resumed.

The new owners successfully restructured the range, launching new models in response to customer demand and correcting the shortcomings of the early D6 and D8 models. The D8 range in particular was revamped, with the launch of the D8-120, which at last produced power worthy of the model's status.

Manufactured at Delahaye, these new Delages were to usher in a second Golden Age for the brand. The brand also returned to racing, achieving a respectable fourth place overall in the 1937 24 Hours of Le Mans with a D6 70s. At the same time, the redesigned range met with considerable success.

The Second World War was a disaster for Delage, and after the war the brand survived painfully in the shadow of its owner, Delhaye.

The range was drastically reduced, with only the D6 surviving the conflict. New models, closely derived from Delahaye, were launched, but quickly withdrawn due to lack of success... Success was not to come, and as with Delahaye, sales fell drastically from year to year.

The 1953 show was the brand's last, and a Delage D6 3.0, a model launched in 1930, was the last Delage produced. The brand disappeared with Delahaye in 1954.

les automobiles

DELAHAYE

L'histoire de Delahaye débute en 1874 lorsque son fondateur, Emile Delahaye, acquiert une usine de construction de fours à Tours. Jeune ingénieur né en 1843, il comprend immédiatement le rôle essentiel que vont jouer les nouveaux moteurs à combustion interne. Des lors, très rapidement il se lance dans la production de ces nouveaux moteurs, rapidement plébiscités.

En 1894, il passe une étape en construisant sa première automobile équipée d'un de ces moteurs. C'est le début de l'aventure des automobiles Delahaye.

En 1897, sans héritier, Emile Delahaye cède son entreprise à un de ces clients Georges Morane, qui avec son beau-frère Léon Desmarais transfèrent l'ensemble des activités de l'entreprise à Paris après avoir signé le rachat le 30 décembre 1897.

C'est la seconde naissance de la Marque, qui s'installe au 10 rue du Banquier, adresse qu'elle ne quittera plus.

Très vite la réputation de Delahaye se crée, profitant d'une clientèle composée de bourgeois, d'aristocrates ou même de têtes couronnées. Dans le même temps, la marque développe une seconde activité qui fera également son succès : les véhicules industriels et notamment les camions de sapeurs-pompiers.

La qualité de la marque tient aussi dans une spécificité peu courante dans le domaine des constructeurs automobiles : son capital détenu dans son entièreté par la famille des deux propriétaires.

En 80 ans d'existence Delahaye aura produit nombre de modelés mythiques de la type 32 à la 235 en passant bien évidement par la 135 et ses dérivés M et MS.

La marque s'illustrera aussi en compétition, engrangeant nombre de records et de victoires dont un doublé aux 24h du Mans 1938 avec une 135 CS.

Aussi, l'histoire de la marque est indissociable de celle de la grande carrosserie française, Delahaye n'ayant jamais proposé de véritable carrosserie usine. Tous les plus grands carrossiers français comme étrangers proposeront des dessins pour des châssis Delahaye.

L'aventure s'arrête en 1954, la marque n'ayant jamais véritablement pu se moderniser face à l'arrivée d'une concurrence nouvelle.

2. Emile Delahaye à bord de l'une de ses autos.

The history of Delahaye began in 1874, when its founder, Emile Delahaye, acquired an oven-building factory in Tours. A young engineer born in 1843, he immediately understood the essential role that the new internal combustion engines would play. He quickly launched into the production of these new engines, which quickly proved popular.

In 1894, he reached a milestone by building his first automobile equipped with one of these engines. This marked the beginning of the Delahaye automobile adventure.

In 1897, without an heir, Emile Delahaye sold his company to one of his customers, Georges Morane, who with his brother-in-law Léon Desmarais transferred all the company's activities to Paris after signing the purchase agreement on December 30, 1897.

This was the second birth of the brand, which moved to 10 rue du Banquier, an address it would never leave.

Delahaye's reputation quickly grew, with a clientele that included the bourgeoisie, aristocrats and even royalty. At the same time, the brand developed a second activity that would also make it a success: industrial vehicles, notably fire trucks.

The brand's quality also stems from a feature not often seen in the automotive industry: its capital is wholly owned by the two owners' families.

In its 80 years of existence, Delahaye has produced a number of legendary models, from the Type 32 to the 235, not forgetting the 135 and its M and MS derivatives.

The brand also distinguished itself in competition, racking up a number of records and victories, including a one-two finish at the 1938 24 Hours of Le Mans with a 135 CS.

The brand's history is inseparable from that of the great French coachbuilder Delahaye having never offered a real factory bodywork. All the leading French and foreign coachbuilders came up with designs for Delahaye chassis.

The adventure came to an end in 1954, as the brand was never really able to modernize in the face of new competition.

les automobiles

TALBOT

L'aventure automobile de Talbot débute en 1903 par l'association d'Adolphe Clément et Charles Chetwynd-Talbot pour la vente des automobiles Clément Bayard outre-manche. En 1919, la marque est acquise par la firme Darracq pour former la Clément-Talbot-Darracq Ltd puis, après avoir racheté Sunbeam, la STD Motors Ltd. En 1920 Darracq devient Talbot Darracq puis en 1922 la marque est renommée Talbot. Débute alors l'aventure d'une marque exceptionnelle, le « sport » sera toujours au cœur de l'ADN de la marque et ce depuis 1924 avec le lancement de la Talbot 14/15. Rapidement la réputation de Talbot se forme, deux fois moins chère qu'une Rolls Royce mais deux fois plus rapide. La marque accumulera durant toute son existence des victoires dans les plus prestigieuses courses au monde (24h du Mans, coupe des alpes, Grand Prix, ...).

En 1933, le groupe en grande difficulté cède ses activités françaises à un personnage central dans l'histoire de la marque : Anthony Lago, ingénieur italien de génie celui-ci acquiert en 1933 les usines Talbot Darracq.

Lago revitalise alors les usines françaises, lance de nouveaux projets et apporte la fameuse boite pré-sélective Wilson. La marque est renommée Talbot Lago et connait ses plus belles années.

La Sportivité, âme de la marque revient au centre des préoccupations, les victoires en compétition pleuvent et les ventes suivent.

Autre préoccupation centrale de Lago : le style. Les Talbot de l'ère Anglaise avaient des lignes massives, statutaires. Lorsque Anthony Lago relance la marque, il abandonne toutes les carrosseries de l'ère précédente et charge ses stylistes de concevoir des voitures avec une ligne basse et sportive. Ce dynamisme sera la marque de fabrique des Talbot Lago.

Car contrairement à Delahaye, Talbot propose et proposera jusqu'à sa fermeture des carrosseries fabriquées par l'usine. Aux côtés des carrosseries usines, les plus grands carrossiers français proposeront des dessins sur châssis Talbot-Lago, et quels dessins ...

Après la guerre, Talbot continuera sur la voie du succès en lançant la T26, sans abandonner le sport automobile. Ainsi, en 1950, une TALBOT pilotée par Louis Rosier remportera les 24 h du Mans. La même année, la marque engagée dans le premier championnat du monde de F1 remportant 3 grand prix.

Malheureusement, en 1958, elle fait face à de nombreuses difficultés et sera revendue à Simca. La dernière voiture, une T14 America sera livrée en janvier 1962.

Si le nom Talbot renaitra de ses cendres dans les années 80, la marque, elle, s'est bien éteinte à ce moment-là.

Talbot's automotive adventure began in 1903, when Adolphe Clément and Charles Chetwynd-Talbot joined forces to sell Clément Bayard automobiles overseas. In 1919, the brand was acquired by the Darracq firm to form Clément-Talbot-Darracq Ltd and then, after buying out Sunbeam, STD Motors Ltd.

In 1920 Darracq became Talbot Darracq, and in 1922 the brand was renamed Talbot. The adventure of an exceptional brand then began, and «sport» has always been at the heart of the brand's DNA, since 1924 with the launch of the Talbot 14/15. Talbot's reputation was quickly established: half the price of a Rolls Royce, but twice as fast. Throughout its existence, the brand accumulated victories in the world's most prestigious races (Le Mans 24-hour race, Alpine Cup, Grand Prix, etc.).

In 1933, the struggling group sold its French operations to a figure central to the brand's history: Anthony Lago, a brilliant Italian engineer who acquired the Talbot Darracq factories in 1933.

Lago revitalized the French factories, launched new projects and introduced the famous Wilson pre-selective gearbox. The brand was renamed Talbot Lago and enjoyed its finest years.

Sportivity, the soul of the brand, returned to the forefront, competition victories rained in and sales followed.

Another central concern for Lago: style. The Talbots of the English era had massive, statuesque lines. When Anthony Lago relaunched the brand, he abandoned all bodywork from the previous era and instructed his stylists to design cars with low, sporty lines. This dynamism was to become the hallmark of Talbot Lago.

Unlike Delahaye, Talbot offered factory-built bodies, which it continued to do until its closure. Alongside factory-made bodies, France's leading coachbuilders offered designs based on Talbot-Lago chassis, and what designs they were ...

After the war, Talbot-Lago continued its success story with the launch of the T26, as well as its success in motor sport. In 1950, a TALBOT driven by Louis Rosier won the 24 h of Le Mans, and the same year the brand entered the first F1 world championship, winning 3 grand prix that year.

Unfortunately, in 1958, the brand ran into difficulties and was sold to Simca. The last car, a T14 America, was delivered in January 1962.

While the Talbot name was to rise from the ashes in the 1980s, the brand was well and truly extinct by then.

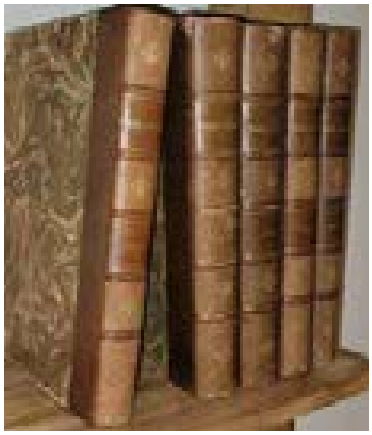
3. Anthony Lago en discussion avec un ses pilotes (© André Levaux)

• Automobilia •

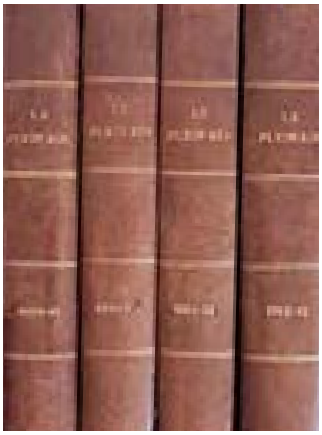
01.

01.
Revues « La Vie au Grand Air » 1898 ; 1900 ; 1901 ; 1902 ; 1903 ; 1904 ; 1905 ; ainsi que 21 numéros du Salon de l'Auto et l'année complète 1921 ; et le rare numéro de 1937.
1921 – La vie au Grand Air / 1924 – L'Illustration / 1929 – La Vie Automobile / 1929 – L'Illustration / 1930 – La Vie Automobile / 1934 – L'Illustration / 1935 – La Vie Automobile / 1936 – La Vie Automobile / 1936 – L'Illustration / 1937 – En Avant / 1937 – La Vie Automobile / 1937 – Le Monde Illustré / 1938 – La Vie Automobile / 1938 – Automobilia / 1938 – L'Action Automobile / 1946 – La Vie Automobile / 1946 – L'Illustration / 1947 – La Vie Automobile / / 1948 – La Vie Automobile / 1948 – L'équipement Automobile / 1949 – Revue Technique Automobile

600 / 900 €



02.



03.

02.
« Très Sport » de 1922 à 1926

500 / 800 €

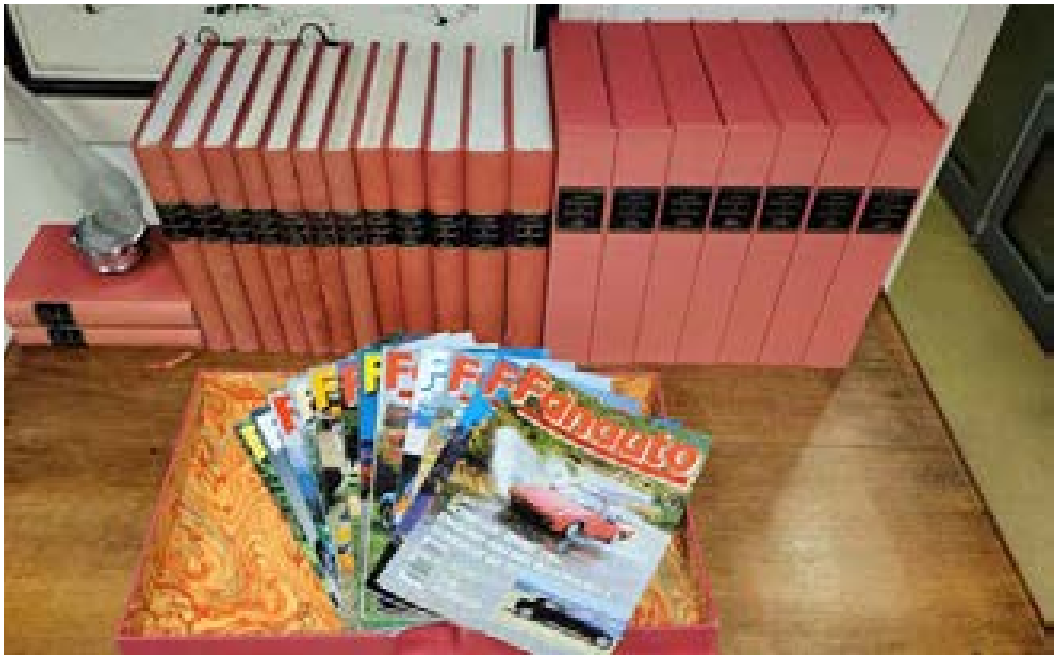
03.
« Le Plein Air » de 1909 à 1913

300 / 500 €

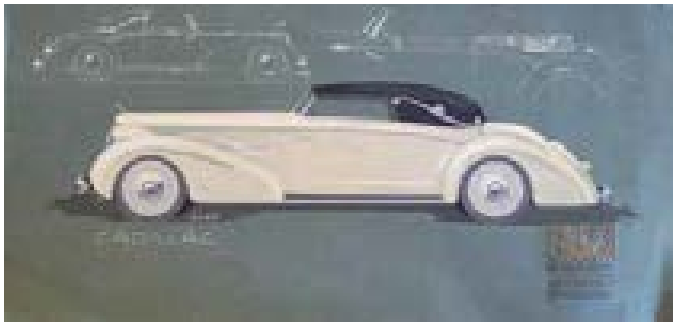
04.
Important lot de divers catalogues Delahaye ; Delage ; Cotal ; Voisin ; Talbot

600 / 900 €

04.



05.



06.

05.
Le Fanatique de l'Auto (série complète- une partie reliée et une partie en coffret) ; ainsi que la Revue L'Automobiliste (série complète)

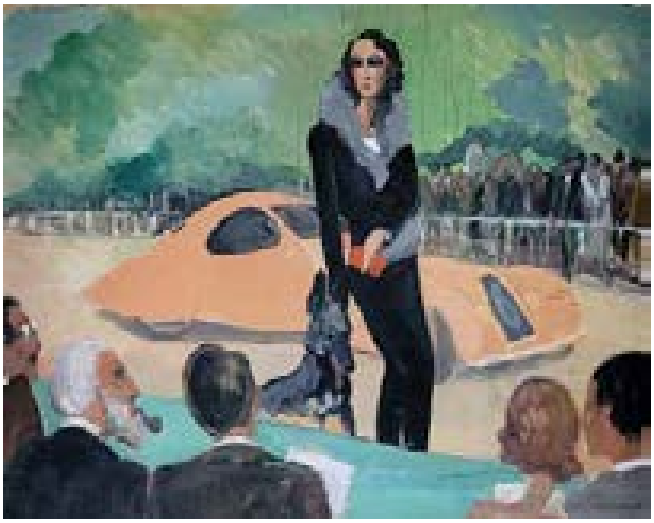
300 / 500 €

06.
Lot de 2 gouaches : Chapron pour Cadillac et Labourdette pour Bugatti

300 / 500 €

07.
Daniel ROUVIERE
L'élégante à la goutte d'eau
Huile sur papier marouflé sur carton
Signée D Rouviere 38
64 x 50 cm.

1 000 / 1 500 €



07.

1951 DELAHAYE 235 CABRIOLET PAR H. CHAPRON

235 YB 17

N° de série : 818003
Carte grise collection
Ex Willy Breitling
Etat d'origine
Voiture de salon de Paris 1951

10.

1951 DELAHAYE 235 CABRIOLET PAR H. CHAPRON

130 000 - 170 000 €

La Delahaye type 235 est un modèle automobile de luxe du constructeur français Delahaye fabriqué d'octobre 1951 à mai 1954. Le type 235 sera produit à 84 exemplaires, dont beaucoup carrossés par Henri Chapron, ce qui en fait une automobile rare et singulière. En juillet 1954, il disparaît en même temps que la marque Delahaye et sera donc son tout dernier modèle de luxe. Dérivée du type 135, la 235 reprend son moteur 6 cylindres poussé de 130 à 152 ch pour 180 km/h en pointe. La conduite est toujours à droite, les freins toujours à câbles et la transmission est toujours assurée par la boîte à rapports Cotal. En fait, la Delahaye 235 est une automobile très conservatrice. Tout le budget de développement, ou presque, est allé à la VLR construite en parallèle pour répondre aux besoins de l'armée. Cette auto de luxe est donc une refonte de la 135, dont elle conserve une grosse partie des caractéristiques. Cependant, Philippe Charbonneaux va réaliser une automobile qui tranche avec les précédentes de la marque en lui donnant une face avant « unifiée » commune à tous les carrossiers. La calandre est formée d'une ellipse horizontale, de chaque côté les phares sont intégrés aux ailes hautes mais ne dépassant pas le capot. D'ailleurs ce grand capot plat garde un côté avant-guerre puisqu'il s'ouvre en deux parties autour de la baguette centrale. En 1953, une 235 se fait remarquer en établissant un record de la traversée du continent africain sur Le Cap-Alger mais cela n'empêche pas la marque d'être en grande difficulté. Cela entraîne finalement l'absorption de Delahaye par Hotchkiss en 1954.

L'exemplaire que nous proposons à la vente a été expédié dans les ateliers d'Henri Chapron en juillet 1951. C'est le troisième châssis produit par les usines Delahaye et ce sera le premier cabriolet construit par Henri Chapron sur un châssis 235. Présentée au « Salon de Paris » à l'automne 1951, cette Delahaye aurait par la suite été exposée au Salon de Genève par le garage Montchoisy où son premier propriétaire, Willy Breitling, en fit l'acquisition. Willy Breitling cède en 1957 la voiture à son entreprise « G. Léon Breitling SA & Cie ». Nous ne savons pas combien de temps le cabriolet conserve son statut de véhicule de fonction mais les témoignages recueillis laissent à penser qu'aucun nouveau propriétaire ne se présente avant la fin des années 60. Nous possédons, de manière plus ou moins précise, l'historique des différentes mains par lesquelles cette automobile est passée, jusqu'à atterrir entre celles du propriétaire actuel le 22 février 2010.
Depuis, elle a été conduite régulièrement et entretenue. Elle n'a jamais été restaurée. Elle se présente ainsi dans un bel état d'origine.
Sur la route, la voiture se révèle confortable, on est vraiment à l'aise, les sièges arrières sont spacieux et on apprécie la souplesse des suspensions ainsi que la douceur de la boite cotal.

235 YB 17

1. La Delahaye 235 sur les rives du Lac Leman

© Collection Jean-Paul Tissot

H-CHAPRON
PHOTO DES NATIONS

© Collection Jean-Paul Tissot

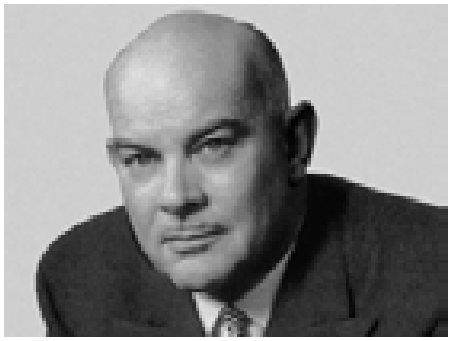
2. **La Delahaye 235 devant le Lac Leman**

The Delahaye type 235 is a luxury automobile model produced by the French manufacturer Delahaye from October 1951 to May 1954. A total of 84 examples of the type 235 were produced, many of them bodied by Henri Chapron, making it a rare and singular automobile. In July 1954, it disappeared at the same time as the Delahaye brand, becoming its very last luxury model. Derived from the type 135, the 235 takes its 6-cylinder engine up from 130 to 152 hp for a top speed of 180 km/h. Right-hand drive (in keeping with tradition), cable brakes (an outdated solution for the time) and the Cotal gearbox. In fact, the Delahaye 235 is a very conservative car. Almost the entire development budget went into the VLR, built in parallel to meet the needs of the army. This luxury car was therefore a reworking of the 135, retaining many of its features. However, Philippe Charbonneaux created a car in stark contrast to the brand's previous models, giving it a «unified» front end common to all coachbuilders. The front grille is a horizontal ellipse, and the headlamps on either side are integrated into the fenders, which are high but do not extend beyond the hood. The large, flat hood retains its pre-war appearance, opening in two parts around the central strip. In 1953, a 235 made a name for itself by setting a record for crossing the African continent on the Le Cap-Alger route, but this didn't prevent the brand from running into serious difficulties. This finally led to the absorption of Delahaye by Hotchkiss in 1954.

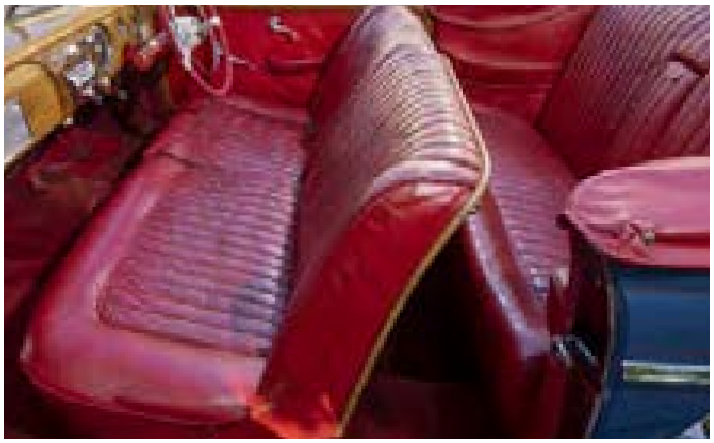
The example we are offering for sale was shipped from Henri Chapron's workshops in July 1951. It was the third chassis produced by the Delahaye factories, and the first cabriolet built by Henri Chapron on a 235 chassis. Presented at the «Salon de Paris» in autumn 1951, this Delahaye was later exhibited at the Geneva Salon by the Montchoisy garage, where its first owner, Willy Breitling, acquired it. In 1957, Willy Breitling sold the car to his company «G. Léon Breitling SA & Cie». We don't know how long the cabriolet retained its status as a company car, but evidence suggests that no new owner came forward until the late 1960s. We have a more or less precise record of the various hands through which this car passed until it landed in the hands of the current owner on February 22, 2010.

Since then, it has been driven regularly and maintained. It has never been restored. As a result, it presents itself in original condition.

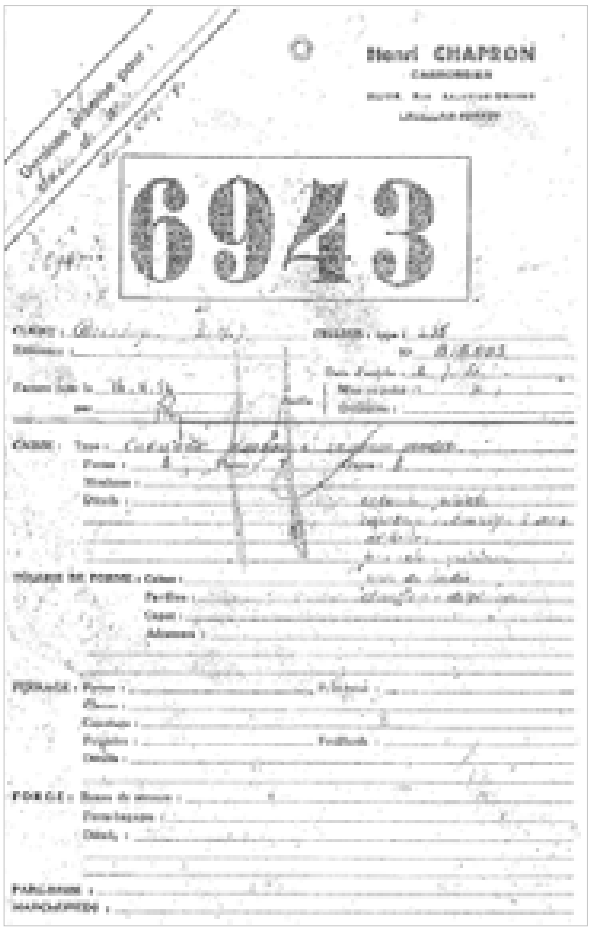
On the road, the car is comfortable, with spacious rear seats, supple suspension and a smooth cotal gearbox.

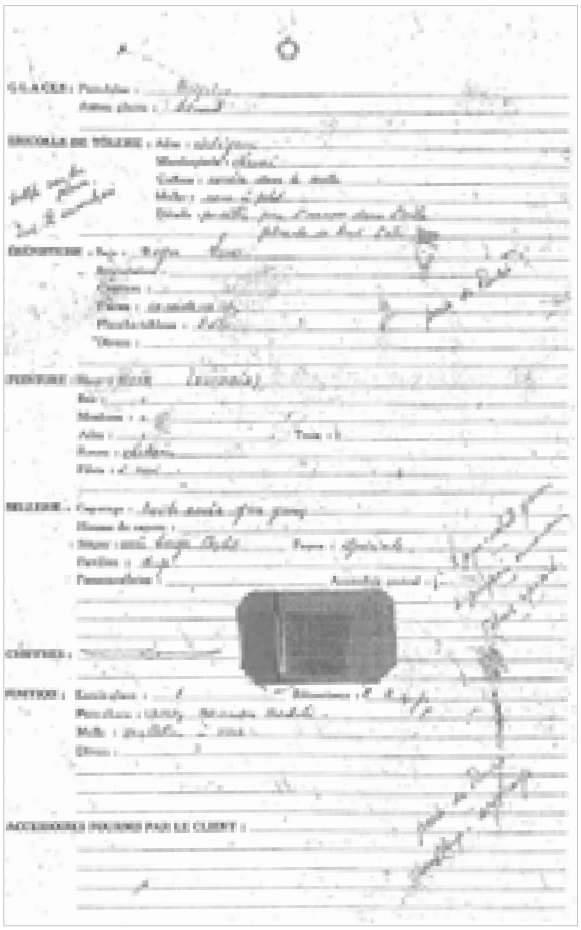


3. **M. Willy Breitling**

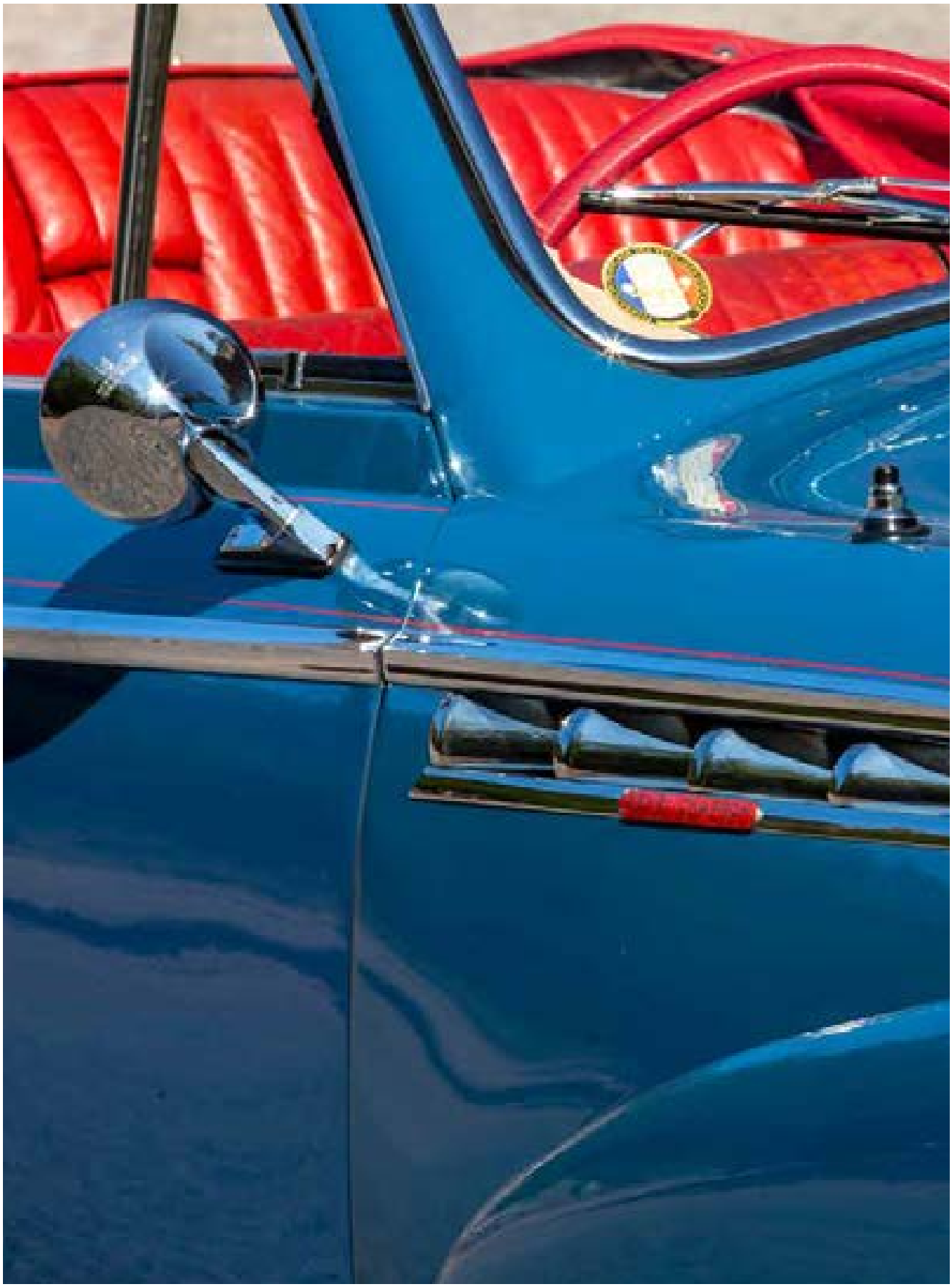


CHASSIS DELAHAYE
TYPE 235 N° 818003
10, Rue du Banquier - PARIS





4. Fiches usine Chapron



235 YB17

DELAHAYE
GFA

1951 DELAHAYE 135 MS COACH PAR FIGONI

N° de série : 801736
Carte grise française
Premier propriétaire “Figoni & Falaschi”
Dernière 135 carrossée par Figoni
Restauration de qualité
Prototype de l’Elfe
Modèle unique

11.

1951 DELAHAYE 135 MS COACH PAR FIGONI

180 000 - 220 000 €

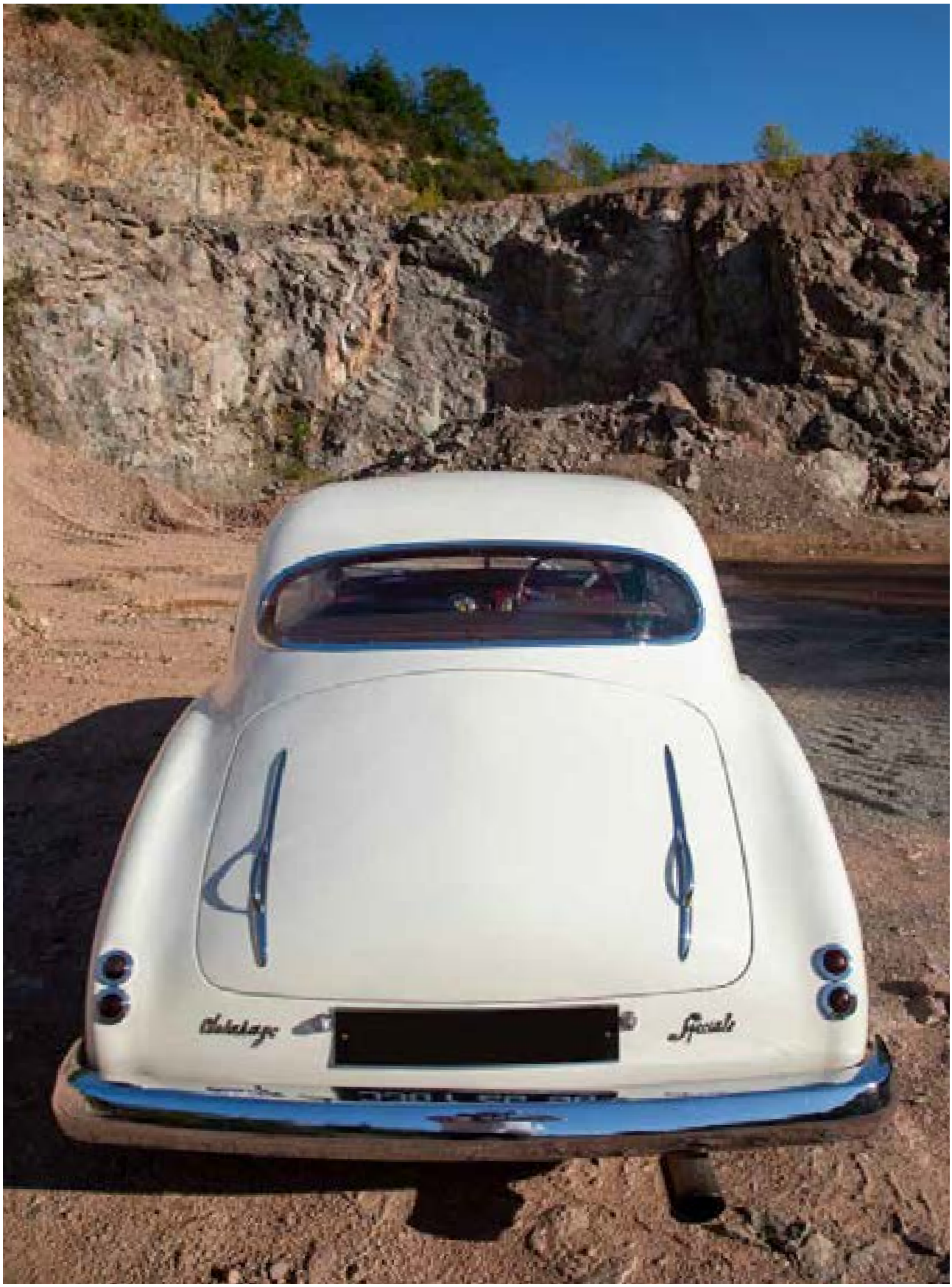
La Delahaye Type 135 est une voiture de prestige du constructeur automobile Delahaye, produite à 2 592 exemplaires entre l’automne 1935 et fin 1952. Elle a toujours été proposée avec un 6 cylindres en ligne de cylindrée plutôt conséquente. La 135 « normale » dispose de puissances variables (de 95 à 110 ch), selon le nombre de carburateurs. Tandis que le modèle « MS », pour « Modifié Spécial », porte la puissance à 135 ch. Conçue par le designer Jean François et inspirée du style Art déco en vogue à l’époque, elle est victorieuse de nombreux concours d’élégance, avec ses diverses variantes de carrosseries des plus prestigieux carrossiers français indépendants de l’époque (dont Antem, Chapron, Dubos Frères, Figoni, etc). Cependant, ce succès de Delahaye connaît un déclin après-guerre. En effet, elle ne pouvait plus tirer son épingle du jeu dans la période de reconstruction et de modernisation, ses modèles étant devenus coûteux et difficilement vendables. Le paradoxe de Delahaye réside dans une production partielle, du moins pour la 135. En effet, elle habillait peu ses autos mais livrait l’ensemble châssis-moteur aux nombreux carrossiers qui s’en chargeaient ensuite. Cela offrait de nombreuses possibilités de dessin et d’interprétation d’un châssis. Après-guerre, la 135 constitue encore la raison d’être du constructeur Delahaye. Bien que la guerre interrompt la fabrication de la 135 « normale », la Delahaye 135M reprend vite, toujours carrossée par les mêmes maîtres français. Ainsi, les Delahaye 135M et 135MS restent en production jusqu’en 1954, année qui clôturera l’aventure de la marque.
C’est probablement en janvier 1951 que le châssis 801736 est entré dans les ateliers de Figoni & Falaschi. Pour Joseph Figoni un renouveau s’annonce en ce début des années 50, le modèle 135 sur lequel il a réalisé des merveilles est désormais en fin de carrière. Il faut se renouveler tout en s’adaptant aux lignes qui évoluent et aux modes qui traversent l’Atlantique. L’arrivée de la 235 sera l’occasion de passer à autre chose et ce châssis 801736 sera pour lui l’occasion de se projeter sur le nouveau modèle de la marque qui lui a valu tant de succès, notamment avec l’inauguration d’une nouvelle calandre horizontale. C’est le retour de J. Figoni à l’aérodynamique et à la ligne « sport ». La dernière carrosserie 135 du maître sera aussi et déjà sa première 235, le premier “prototype” de « l’Elfe ». Les lève-glaces électriques, les clignotants de direction, l’ouverture du coffre depuis l’habitacle, le poste radio, les lave-glaces, etc. sont autant de détails qui montrent une volonté de J. Figoni de se tourner vers l’avenir et la modernité. C’est dans ce contexte qu’il carrosse sa dernière réalisation sous l’égide de Falaschi. Ainsi, la voiture est immatriculée pour la première fois le 6 avril 1951 au nom de la société Figoni & Falaschi jusqu’au 3 juillet de la même année. Elle passe ensuite au nom de Joseph Figoni. Le 15 novembre 1951, la voiture conserve son numéro d’immatriculation mais devient la propriété de la société Figoni & Cie. La page F & F est tournée mais la voiture conserve la petite plaque au bas de chaque portière. Nous possédons, de manière plus ou moins précise, l’historique des différentes mains par lesquelles cette voiture est passée jusqu’à atterrir entre celles du propriétaire actuel le 29 mars 2010. Il est d’ailleurs à noter qu’elle a fait l’objet d’une restauration complète au début des années 2010.

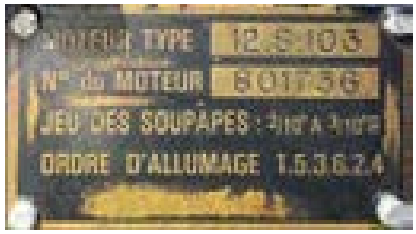
1. Coach carrossé par Figoni sur châssis 135.

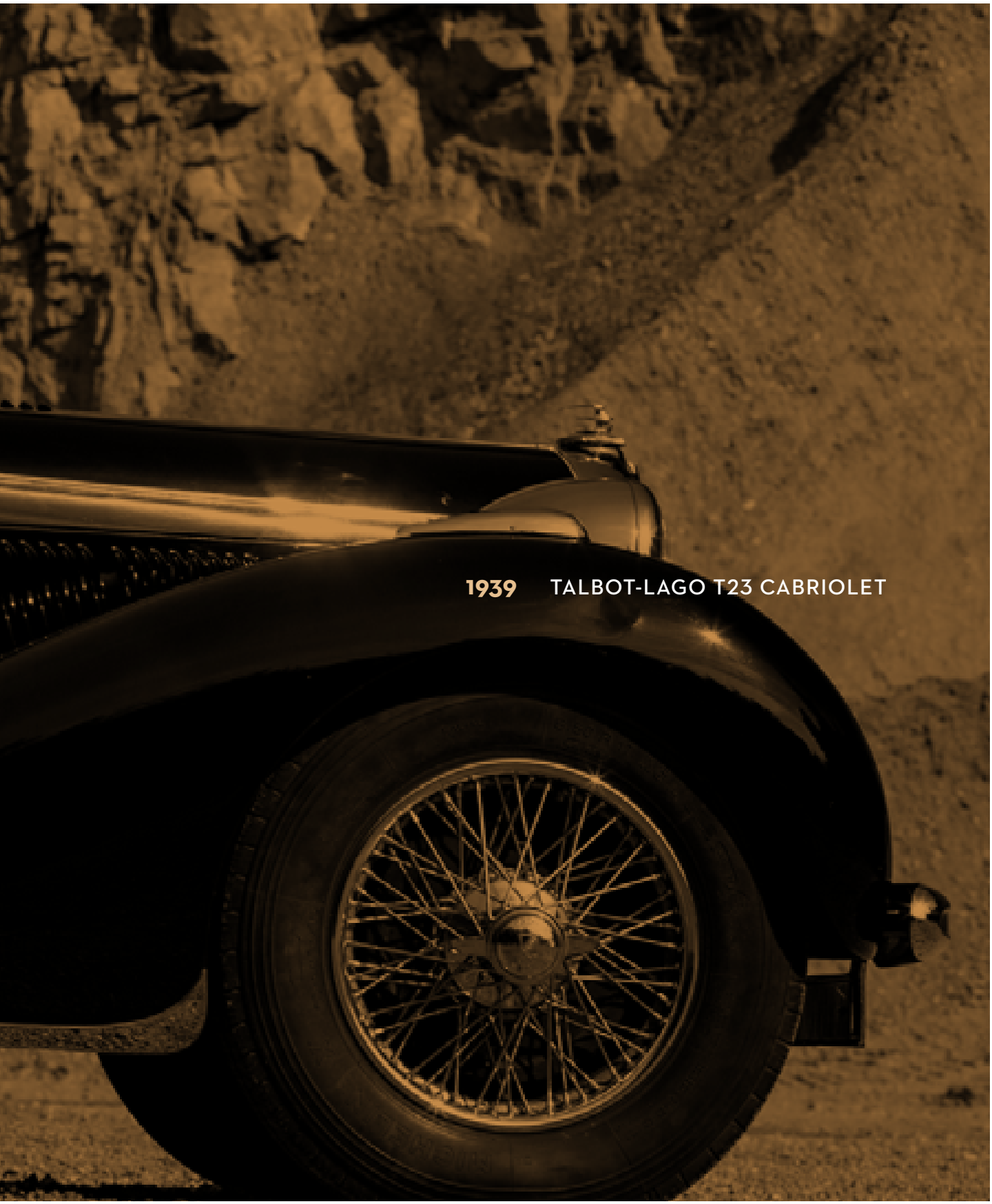
The Delahaye Type 135 is a prestige car built by Delahaye, 2,592 of which were produced between the autumn of 1935 and the end of 1952. It has always been offered with a rather large-displacement in-line 6. The «normal» 135 is rated with basic power from 95 to 110 bhp, depending on the number of carburetors. The «MS» model, for «Modified Special», boosts power to 135 hp. Conceived by designer Jean François and inspired by the Art Deco style in vogue at the time, it won numerous concours d'élégance, with its various body variants from the most prestigious independent French coachbuilders of the time, including Antem, Chapron, Dubos Frères, Figoni and others. However, Delahaye's success declined after the war. The company could no longer hold its own in the period of reconstruction and modernization, as its models had become expensive and difficult to sell. The paradox of these Delahaye cars lies in their incomplete production, at least for the 135. Delahaye did little in the way of outfitting its cars, but delivered the chassis and engine assembly to the many coachbuilders who then took care of the rest. This opened up a wide range of possibilities for chassis design and interpretation. After the war, the 135 was still Delahaye's raison d'être. Although the war interrupted production of the «normal» 135, the Delahaye 135M soon resumed production, still bodied by the same French masters. The Delahaye 135M and 135MS remained in production until 1954, the year in which the brand's adventure came to an end.

It was probably in January 1951 that chassis 801736 entered the Figoni & Falaschi workshops. For Joseph Figoni, the early '50s were a time of renewal, as the model 135 on which he had worked wonders was now at the end of its career. He had to renew himself while adapting to changing lines and fashions across the Atlantic. The arrival of the 235 provided the opportunity to move on, and chassis 801736 gave him the chance to project himself onto the brand's most successful new model, featuring a new horizontal grille. It's J. Figoni's return to aerodynamics and «sporty» lines. The master's last 135 body was also his first 235, the first «prototype» of the «Elf». Electric windows, direction indicators, trunk opening from the passenger compartment, radio, windscreen washers, etc. are just some of the details that show J. Figoni's determination to look to the future and modernity. It was against this backdrop that he built his latest model under the aegis of Falaschi. The car was first registered on April 6, 1951 in the name of Figoni & Falaschi until July 3 of the same year. It was then registered in the name of Joseph Figoni. On November 15, 1951, the car retained its registration number, but became the property of Figoni & Cie. The F & F page is turned, but the car retains the small plate at the bottom of each door. We have, more or less accurately, the history of the various hands through which this car passed until it landed in the hands of the current owner on March 29, 2010. It should also be noted that it underwent a complete restoration in the early 2010s.

CHASSIS DELAHAYE
TYPE
N°
PARIS




TYPE 12 S 103
N° du MOTEUR
JEU DES SOUPAPES
ORDRE D'ALLUMAGE 1.5.3.6.2.4



1939 TALBOT-LAGO T23 CABRIOLET

N° de série : 93261
Carte grise française de collection
Un des plus beaux cabriolet usine
Restauration de qualité
Vendue avec sa carte FIVA
Ex Dupont

12.

1939 TALBOT-LAGO T23 CABRIOLET

140 000 - 180 000 €

Au début du XXème siècle le français Adolphe Clément (constructeur des modèles Clément-Bayard) et le britannique Charles Chetwynd-Talbot (président du British automobile commercial syndicate) décident de s'associer afin de fonder une nouvelle marque franco-britannique : Clément-Talbot. Cette nouvelle marque s'associe rapidement avec la firme française Darracq et la marque devient Talbot-Darracq.
A partir de 1922, la firme devenue complètement française se nomme désormais Talbot et décide de se lancer dans la compétition automobile. Fortement victorieuse que ce soit en France (comme lors des grands prix de l'ACF), en Angleterre (comme lors des grands prix du RAC) ou en Italie (Coppa Montenero). Malgré ces succès, la firme connaît de graves problèmes financiers et l'industriel italien Anthony Lago reprend la marque au milieu des années 30. Anthony Lago, ainsi à la tête de la Société des Automobiles Talbot, considère que la participation aux compétitions automobiles et la construction de véhicules de loisirs sont indissociables. Selon lui, les voitures étudiées pour la compétition doivent avoir une déclinaison sport accessible à la clientèle. Le constructeur sera ainsi réputé pour ses mécaniques étroitement dérivées de la course automobile comme ce sera le cas avec la T23.

La T23 lancée en 1938 était le symbole du luxe de cette époque. Cette automobile aux formes gracieuses était également toujours autant sportive que Talbot le voulait pour ses modèles. Son moteur 6 cylindres de 3 996 cm^3 et de 115 chevaux pouvait atteindre les 180 km/h.

L'exemplaire que nous proposons à la vente ne possède pas de détail sur son premier propriétaire bien que son premier numéro minéralogique aurait été le 888 W1.
C'est ainsi que Monsieur Dupont (ex-président du Club Talbot) l'aurait découverte à l'état d'épave, à côté d'une autre épave. Elles étaient de couleur blanche.
En 1985, elle apparaît être en possession de Monsieur Mimieux. Entre 1990 et 2002, elle aurait appartenu à Mr Lelièvre (avec comme numéro d'immatriculation 519 CYH 77) qui la cède ensuite à Monsieur Fabre le 17 janvier 2003. C'est auprès de Monsieur Fabre que notre collectionneur en fera l'acquisition.

1. Concours d'élégance à Paris le 23 juin 1939

At the beginning of the 20th century, Frenchman Adolphe Clément (builder of the Clément-Bayard models) and British Charles Chetwynd-Talbot (president of the British automobile commercial syndicate) decided to join forces to found a new Franco-British brand: Clément-Talbot. This new brand soon joined forces with the French firm Darracq, and the name was changed to Talbot-Darracq.

From 1922 onwards, the now completely French firm was called Talbot, and decided to enter motor racing. The company was highly successful in France (ACF Grand Prix), England (RAC Grand Prix) and Italy (Coppa Montenero). Despite these successes, the firm ran into serious financial problems, and Italian industrialist Anthony Lago took over the brand in the mid-30s. Anthony Lago, now head of the Société des Automobiles Talbot, considered that participation in motor racing and the construction of leisure vehicles were inseparable. In his view, cars designed for competition should have a sports version that was accessible to customers. As a result, the automaker became renowned for its racing-derived powertrains, as was the case with the T23.

Launched in 1938, the T23 was the symbol of luxury at the time. This gracefully shaped car was also always as sporty as Talbot wanted its models to be. Its 6-cylinder, 3,996 cm3, 115 hp engine could reach speeds of up to 180 km/h.

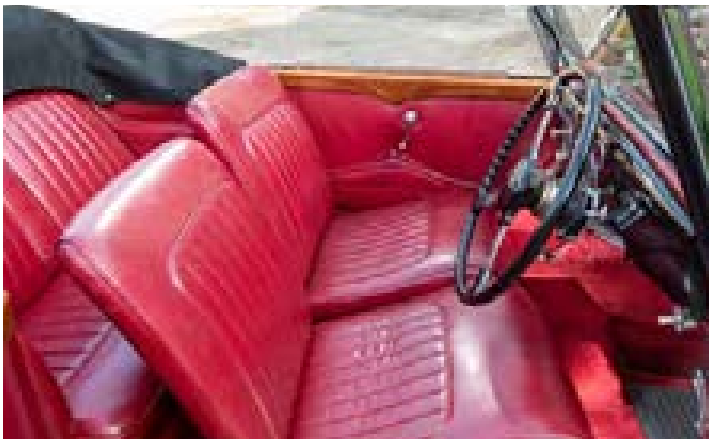
The car we are offering for sale has no details of its first owner, although its first registration number would have been 888 W1. Mr. Dupont (ex-president of the Talbot Club) discovered it as a wreck, next to another wreck. Both were white.

In 1985, it appeared to be in the possession of Monsieur Mimieux. Between 1990 and 2002, it was owned by Mr. Lelièvre (with registration number 519 CYH 77), who then sold it to Mr. Fabre on January 17, 2003.

It was from Monsieur Fabre that our collector acquired the car.

TALBOT

TALBOT
CASTROL
CASTROL



140
130
120
110
100
20
30
40
50
60

1937 TALBOT-LAGO T150 C ROADSTER

N° de série : 90010
Carte grise française
Probablement la voiture du salon 1937
Mécanique exceptionnelle
Etat d'origine
Désirable carrosserie
Historique connu

13.

1937 TALBOT-LAGO T150 C ROADSTER

600 000 - 900 000 €

Au début du XXème siècle le français Adolphe Clément (constructeur des modèles Clément-Bayard) et le britannique Charles Chetwynd-Talbot (président du British automobile commercial syndicate) décident de s'associer afin de fonder une nouvelle marque franco-britannique : Clément-Talbot. Cette nouvelle marque s'associe rapidement avec la firme française Darracq et la marque devient Talbot-Darracq.
A partir de 1922, la firme devenue complètement française se nomme désormais Talbot et décide de se lancer dans la compétition automobile. Fortement victorieuse que ce soit en France (comme lors des grands prix de l'ACF), en Angleterre (comme lors des grands prix du RAC) ou en Italie (Coppa Montenero). Malgré ces succès, la firme connaît de graves problèmes financiers et l'industriel italien Anthony Lago reprend la marque au milieu des années 30. Anthony Lago, ainsi à la tête de la Société des Automobiles Talbot, considère que la participation aux compétitions automobiles et la construction de véhicules de loisirs sont indissociables. Selon lui, les automobiles étudiées pour la compétition doivent avoir une déclinaison sport accessible à la clientèle. Le constructeur sera ainsi réputé pour ses mécaniques étroitement dérivées de la course automobile comme ce sera le cas avec la T150C. La T150C lancée en 1937 était le symbole de la voiture de course adaptée à une clientèle plus large. Cette automobile était bien évidemment toujours autant sportive que Talbot le voulait pour ses modèles. Son moteur 6 cylindres de 3 996 cm^3 pouvait atteindre les 185 km/h.
L'exemplaire que nous proposons à la vente a été acquis neuf par Monsieur Fayet, industriel à Saint Etienne à l'occasion du Salon de l'Auto 1937. Salon où elle a très probablement été exposée, comme l'indique la date de première mise en circulation qui figure sur la Carte Grise actuelle : 16 novembre 1937 et le couvre-culasse bouchonné exclusivité des voitures du Salon.
A la fin des années 40, Monsieur Fayet décida de donner un « coup de jeune » à la voiture en faisant modifier sa calandre et ses pare-chocs.
Celui-ci disposait d'une petite collection de voitures de sport, elles étaient toutes de couleur rouge. Dans les années 50, un de ses fils lui emprunta une d'entre-elles et perdit la vie à son volant. Monsieur Fayet décida alors de faire repeindre toutes ses voitures en noir. Le roadster changea donc de couleur et passa du rouge vif au noir le plus sombre.
Monsieur Bruno Dalmas est le deuxième propriétaire. Entrepreneur en maçonnerie mais aussi collectionneur de véhicules anciens, il fit la connaissance de Monsieur Fayet durant les années 60. La T150C était abandonnée dans un hangar, posée sur des chandelles et recouverte de poussière. Il lui a fallu une dizaine d'années pour convaincre Monsieur Fayet de la lui céder, ce qui finit par arriver en 1977, soit 40 ans après sa première apparition au Salon de Paris.
Monsieur Dalmas a céda à son tour au propriétaire actuel en 2018, soit 41 ans après l'avoir sorti du hangar de Monsieur Fayet. De son propre aveu, il ne roula pas plus de 500 km pendant cette période mais il fit remettre la voiture en route et la fit repeindre en rouge et noir, les deux couleurs qui avaient été les siennes durant ses premières quarante années de vie. Aujourd'hui, la voiture est dans un très bel état d'origine et sa mécanique a été entièrement révisée.

1. La T150 C dans les années 40

At the beginning of the 20th century, Frenchman Adolphe Clément (builder of the Clément-Bayard models) and British Charles Chetwynd-Talbot (president of the British automobile commercial syndicate) decided to join forces to found a new Franco-British brand: Clément-Talbot. This new brand soon joined forces with the French firm Darracq, and the name was changed to Talbot-Darracq.

From 1922 onwards, the now completely French firm was called Talbot, and decided to enter motor racing. The company was highly successful in France (ACF Grand Prix), England (RAC Grand Prix) and Italy (Coppa Montenero). Despite these successes, the firm ran into serious financial problems, and Italian industrialist Anthony Lago took over the brand in the mid-30s. Anthony Lago, now head of the Société des Automobiles Talbot, considered that participation in motor racing and the construction of leisure vehicles were inseparable. In his view, cars designed for competition should have a sports version that was accessible to customers. As a result, the company became renowned for its racing-derived powertrains, as was the case with the T150C.

The T150C launched in 1937 was the symbol of the racing car adapted to a wider customer base. Of course, this car was always as sporty as Talbot wanted its models to be. Its 6-cylinder, 3,996 cm3 engine could reach speeds of up to 185 km/h.

The example we are offering for sale was acquired new by Mr Fayet, an industrialist in Saint Etienne, on the occasion of the 1937 Salon de l'Auto. It was most probably exhibited at the show, as can be seen from the date of first registration on the current Carte Grise: November 16, 1937, and the corked cylinder head cover, exclusive to Show cars.

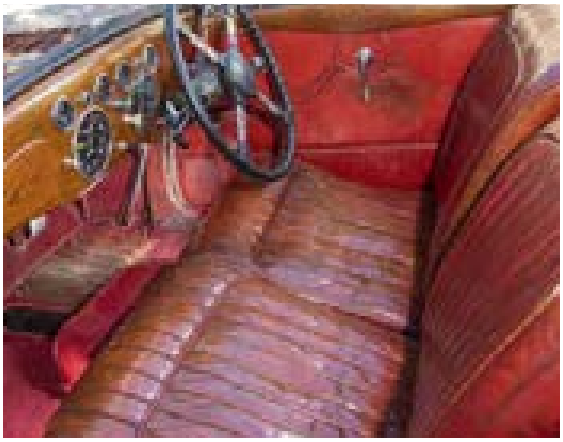
At the end of the '40s, Mr Fayet decided to give the car a «facelift» by having the grille and bumpers modified.

He had a small collection of sports cars, all in red. In the 50s, one of his sons borrowed one of them and lost his life at the wheel. Shocked by this tragedy, Mr Fayet decided to have all his cars repainted black. The roadster changed color from bright red to the darkest black.

Mr Bruno Dalmas is the second owner. A masonry contractor and collector of vintage vehicles, he met Mr Fayet in the 60s. The T150C was abandoned in a shed, sitting on candles and covered in dust. It took him around ten years to convince Mr Fayet to sell it to him, which finally happened in 1977, 40 years after its first appearance at the Paris Motor Show.

Mr Dalmas in turn sold it to the current owner in 2018, 41 years after taking it out of Mr Fayet's shed. By his own admission, he didn't drive the car more than 500 km during this period, but he had it restarted and repainted in red and black, the two colors that had been his for the first forty years of its life.

Today, the car is in beautiful original condition, and its mechanics have been completely overhauled.



1947 DELAHAYE 135 MS COUPÉ PAR H. CHAPRON

135-YB 17

N° de série : 800501
Carte grise de collection
Coupé Grand Luxe par H. Chapron
Livrée neuve à Raymond Hubert
Restauration de qualité

14.

1947 DELAHAYE 135 MS COUPÉ PAR H. CHAPRON

200 000 - 250 000 €

La Delahaye Type 135 est une voiture de prestige du constructeur automobile Delahaye, produite à 2 592 exemplaires entre l'automne 1935 et fin 1952. Elle a toujours été proposée avec un 6 cylindres en ligne de cylindrée plutôt conséquente. La 135 « normale » dispose de puissances variables (de 95 à 110 ch), selon le nombre de carburateurs. Tandis que le modèle « MS », pour « Modifié Spécial », porte la puissance à 135 ch. Conçue par le designer Jean François et inspirée du style Art déco en vogue à l'époque, elle est victorieuse de nombreux concours d'élégance, avec ses diverses variantes de carrosseries des plus prestigieux carrossiers français indépendants de l'époque (dont Antem, Chapron, Dubos Frères, Figoni, etc). Cependant, ce succès de Delahaye connaît un déclin après-guerre. En effet, elle ne pouvait plus tirer son épingle du jeu dans la période de reconstruction et de modernisation, ses modèles étant devenus coûteux et difficilement vendables.
Delahaye habillait peu ses automobiles mais livrait l'ensemble châssis-moteur aux nombreux carrossiers qui s'en chargeaient ensuite. Cela offrait de nombreuses possibilités de dessin et d'interprétation d'un châssis. Après-guerre, la 135 constitue encore la raison d'être du constructeur Delahaye. Bien que la guerre interrompe la fabrication de la 135 « normale », la Delahaye 135M reprend vite, toujours carrossée par les mêmes maîtres français. Ainsi, les Delahaye 135M et 135MS restent en production jusqu'en 1954 quand arrive la 235 qui clôturera l'aventure de la marque.

La voiture a été acquise au salon de Paris 1947 par Me Raymond Hubert. L'avocat s'était rendu célèbre en faisant acquitter la fille de Guillaume Seznec, laquelle avait assassiné son mari. Il s'agit probablement du premier Coupé carrossé par Chapron après-guerre. En effet, il a encore son pare-brise d'un seul tenant. Par la suite, le pare-brise sera en "V".

Il nous a été dit néanmoins que les couleurs d'origine (bleu et rouge) auraient déplu à Me Hubert et qu'il l'aurait fait repeindre en deux couleurs plus claires sans que l'on sache lesquelles.
De fait, on retrouve la Delahaye en 1992 participant au Tour de France Automobile avec d'autres couleurs. Par la suite, dans les années 2000 elle arbore une nouvelle robe en rouge et blanc. Enfin, elle est repeinte au début des années 2010 en gris métallisé qui était une couleur Chapron à l'époque de sa sortie. Nous possédons, de manière plus ou moins précise, l'historique des différentes mains par lesquelles cette automobile est passée jusqu'à atterrir entre celles du propriétaire actuel le 28 juillet 2009. Il est d'ailleurs à noter qu'elle a fait l'objet d'une restauration complète au début des années 2010.

135-YB 17

1. Salon de l'Auto, 1947

The Delahaye Type 135 is a prestige car built by Delahaye, 2,592 of which were produced between the autumn of 1935 and the end of 1952. It has always been offered with a rather large-displacement in-line 6. The «normal» 135 is rated at 20 hp, with basic power ranging from 95 to 110 bhp, depending on the number of carburetors. The «MS» model, for «Modified Special», boosts power to 135 hp. Conceived by designer Jean François and inspired by the Art Deco style in vogue at the time, it won numerous concours d'élégance, with its various body variants from the most prestigious independent French coachbuilders of the time, including Antem, Chapron, Dubos Frères and others. However, Delahaye's success declined after the war. The company could no longer compete in the period of reconstruction and modernization, as its models had become expensive and difficult to sell. The paradox of these Delahaye cars lies in their incomplete production, at least for the 135.

Delahaye did little in the way of outfitting its cars, but delivered the chassis and engine assembly to the many coachbuilders who then took care of the rest. This opened up a wide range of possibilities for chassis design and interpretation. After the war, the 135 was still Delahaye's raison d'être. Although the war interrupted production of the «normal» 135, the Delahaye 135M soon resumed production, still bodied by the same French masters. Thus, the Delahaye 135M and 135MS remained in production until 1954, when the 235 arrived, bringing the brand's adventure to a close.

The car was acquired at the 1947 Paris Motor Show by Me Raymond Hubert. The lawyer had made a name for himself by acquitting Guillaume Seznec's daughter, who had murdered her husband. This is probably the first Coupé bodied by Chapron after the war. It still has its one-piece windshield. Later, the windshield will be V-shaped.

We were told, however, that the original colors (blue and red) would have displeased Me Hubert and that he had it repainted in two lighter colors, although we don't know which.

In fact, in 1992, the Delahaye took part in the Tour de France Automobile in a different color scheme. Later, in the 2000s, it was given a new coat of red and white. Finally, in the early 2010s, it was repainted in metallic grey, a Chapron color at the time of its release. We have, more or less accurately, the history of the various hands through which this car passed until it landed in the hands of the current owner on July 28, 2009. It should also be noted that it underwent a complete restoration in the early 2010s.

CHASSIS DELAHAYE
TYPE 135 MS N°
10, Rue du Banquier - PARIS

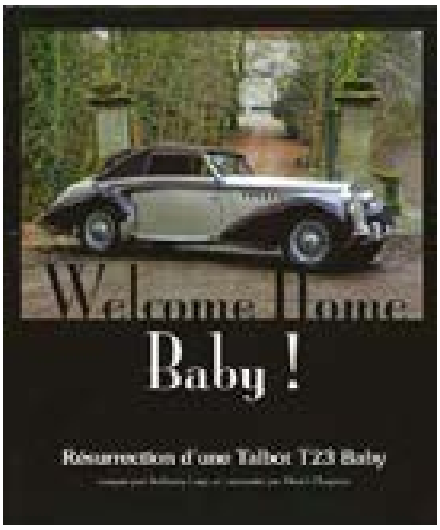
Henri CHAPRON
CARROSSIER

F
135-YB 17

DELAHAYE
CFA

1939 TALBOT LAGO T23 CABRIOLET PROTOTYPE PAR H. CHAPRON

N° de série : 93267
Carte grise française
Prototype commandé par les usines Talbot
aux ateliers Henri Chapron
Exemplaire unique
Restauration de qualité



15.

1939 TALBOT-LAGO T23

CABRIOLET PROTOTYPE PAR HENRI CHAPRON

250 000 - 350 000 €

Au début du XXème siècle le français Adolphe Clément (constructeur des modèles Clément-Bayard) et le britannique Charles Chetwynd-Talbot (président du British automobile commercial syndicate) décident de s'associer afin de fonder une nouvelle marque franco-britannique : Clément-Talbot. Cette nouvelle marque s'associe rapidement avec la firme française Darracq et la marque devient Talbot-Darracq.
A partir de 1922, la firme devenu complètement française se nomme désormais Talbot et décide de se lancer dans la compétition automobile. Fortement victorieuse que ce soit en France (comme lors des grands prix de l'ACF), en Angleterre (comme lors des grands prix du RAC) ou en Italie (Coppa Montenero). Malgré ces succès, la firme connait de graves problèmes financiers et l'industriel italien Anthony Lago reprend la marque au milieu des années 30. Anthony Lago, ainsi à la tête de la Société des Automobiles Talbot, considère que la participation aux compétitions automobiles et la construction de véhicules de loisirs sont indissociables. Selon lui, les automobiles étudiées pour la compétition doivent avoir une déclinaison sport accessible à la clientèle. Le constructeur sera ainsi réputé pour ses mécaniques étroitement dérivées de la course automobile comme ce sera le cas avec la T23.
La T23 lancée en 1938 était le symbole du luxe de cette époque. Cette automobile aux formes gracieuses était également toujours autant sportive que Talbot le voulait pour ses modèles. Son moteur 6 cylindres de 3 996 cm^3 et de 115 chevaux pouvait atteindre les 180 km/h.

Le modèle que nous vous proposons ici a été acquis par son propriétaire en 2009 auprès d'un collectionneur américain qui la possédait depuis une vingtaine d'années. Réduite à l'état d'épave, il avait renoncé à la faire restaurer. Il pensait alors que la voiture avait été réquisitionnée et repeinte en noir par les troupes d'occupation allemande, puis importée aux Etats-Unis immédiatement après la Libération.
Mais la réalité était tout autre. Cette T23 n'a jamais été réquisitionnée. Elle a probablement passée toute la période de la guerre à l'abri des regards. Elle est ensuite passée dans les mains de plusieurs amateurs français et américains, le dernier d'entre eux l'ayant importée aux USA en 1956.
Il apparait que cette voiture fut une commande spécifique de Talbot à Henri Chapron en vue d'une fabrication en série. Elle a été livrée par Chapron en mai 1939 mais la déclaration de guerre a stoppé le projet. Elle est restée la propriété des usines Talbot jusqu'au 9 mai 1940, veille de l'offensive allemande. On retrouve ensuite la T23 en 1948 chez Charles Huc à Bordeaux. A partir de là, la liste des propriétaires est connue, de 1948 à nos jours.

HENRI CHAPRON

CARROSSIER

At the beginning of the 20th century, Frenchman Adolphe Clément (builder of the Clément-Bayard models) and British Charles Chetwynd-Talbot (president of the British automobile commercial syndicate) decided to join forces to found a new Franco-British brand: Clément-Talbot. This new brand soon joined forces with the French firm Darracq, and the name was changed to Talbot-Darracq.

From 1922 onwards, the now completely French firm was called Talbot, and decided to enter motor racing. The company was highly successful in France (ACF Grand Prix), England (RAC Grand Prix) and Italy (Coppa Montenero). Despite these successes, the firm ran into serious financial problems, and Italian industrialist Anthony Lago took over the brand in the mid-30s. Anthony Lago, now head of the Société des Automobiles Talbot, considered that participation in motor racing and the construction of leisure vehicles were inseparable. In his view, cars designed for competition should have a sports version that was accessible to customers. As a result, the automaker became renowned for its racing-derived powertrains, as was the case with the T23.

Launched in 1938, the T23 was the symbol of luxury at the time. This gracefully shaped car was also always as sporty as Talbot wanted its models to be. Its 6-cylinder, 3,996 cm^3, 115 hp engine could reach speeds of up to 180 km/h.

The model we offer here was acquired by its owner in 2009 from an American collector who had owned it for some twenty years. Reduced to a wreck, he had given up on restoring it. He thought that the car had been requisitioned and repainted black by German occupying troops, then imported into the United States immediately after the Liberation.

But the reality was quite different. This T23 was never requisitioned. It probably spent the entire war period out of sight. It then passed through the hands of several French and American enthusiasts, the last of whom imported it into the USA in 1956.

It appears that this car was a special order from Talbot to Henri Chapron for series production. It was delivered by Chapron in May 1939, but the declaration of war brought the project to a halt. It remained the property of the Talbot factories until 9 May 1940, the eve of the German offensive. The T23 was then sold to Charles Huc in Bordeaux in 1948. From then on, the list of owners is known, from 1948 to the present day.

1948 DELAHAYE 135 M CABRIOLET PAR H. CHAPRON

N° de série : 801025
Carte grise française
Belle histoire
Restauration de qualité

16.

1948 DELAHAYE 135 M CABRIOLET PAR H. CHAPRON

100 000 - 130 000 €

La Delahaye Type 135 est une voiture de prestige du constructeur automobile Delahaye, produite à 2 592 exemplaires entre l'automne 1935 et fin 1952. Elle a toujours été proposée avec un 6 cylindres en ligne de cylindrée plutôt conséquente. De 3,2 L, il passe à 3,6 L sur la Delahaye 135 M ce qui permet de belles performances avec 140 ch et un couple qui permet un confort de conduite sans pareille. Y est associée une transmission par boîte Cotal qui offre un maniement très doux. Ce modèle remporte un important succès en compétition. Par exemple au Rallye des Alpes françaises 1935 et aux 24 Heures du Mans 1938. Elle connaît également un grand succès commercial en étant plus vendue que ses concurrentes de l'époque, les Bugatti Type 57, Talbot-Lago T150, Delage D8, Panhard et Levassor Dynamic, etc. Conçue par le designer Jean François et inspirée du style Art déco en vogue à l'époque, elle est victorieuse de nombreux concours d'élégance, avec ses diverses variantes de carrosseries des plus prestigieux carrossiers français indépendants de l'époque, dont Antem, Chapron, Dubos Frères, etc. Comme le souligne Marc-Antoine COLIN dans son ouvrage sur « Delahaye 135 », elle possède « des lignes d'un équilibre irréprochable qui marient heureusement le style d'avant-guerre avec des volumes raisonnablement intégrés ». Cependant, ce succès de Delahaye connaît un déclin après-guerre. En effet, elle ne pouvait plus tirer son épingle du jeu dans la période de reconstruction et de modernisation, ses modèles étant devenus coûteux et difficilement vendables.

Après-guerre, la 135 constitue encore la raison d'être du constructeur Delahaye. Bien que la guerre interrompt la fabrication de la 135 « normale », la Delahaye 135M reprend vite, toujours carrossée par les mêmes maîtres français. Ainsi, les Delahaye 135M et 135MS restent en production jusqu'en 1954 quand arrive la 235 qui clôturera l'aventure de la marque. Henri Chapron réalise une superbe carrosserie qui ressemble à celle des autos d'avant le conflit mais on retrouve des différences telles que le radiateur qui est plus fin que les modèles d'avant-guerre et dont les barrettes sont plus épaisses et horizontales, le logo n'est plus rouge mais vert. On remarque aussi un pare-chocs plus bas, rectiligne, avec un V central devant le radiateur. En résumé, le dessin de la Delahaye 135M Cabriolet Chapron de 1948 est trompeur. De loin, on pense à une avant-guerre mais de près, de nombreux détails illustrent la « modernité » de l'automobile. Cette relative modernité se retrouve lors de la conduite car cette automobile nous permet de remonter le temps tout en étant plus aisée à conduire que bien d'autres avant-guerre.

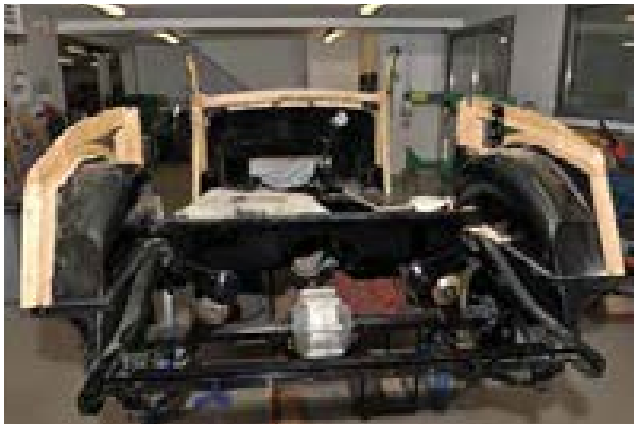
L'exemplaire présenté ici a été acquis neuf par Monsieur Leblanc, dirigeant des Distilleries de Bretagne et de Normandie réunies. Ce dernier était installé au 5 de la rue Lincoln, à Paris. Pour la petite histoire, le regretté Jean-Pierre Bernard, qui fut le premier président du Club Delahaye, nous avait raconté, à l'occasion de nos recherches historiques que « La » vitrine parisienne du constructeur Delahaye se trouvait sur l'avenue des Champs Elysées, juste au coin de la rue Lincoln. On ne peut s'empêcher de penser que Monsieur Leblanc, en allant ou en revenant du travail, a dû s'arrêter bien des fois pour contempler les modèles exposés.
L'endroit est précisément au 75, Avenue des Champs Elysées, là où se situe de nos jours le très renommé pâtissier « Ladurée ». Les documents que nous possédons - issus des archives Chapron - montrent que le choix du modèle, des options et des aménagements personnalisés ont été effectués avec soin. En effet, le premier bon de commande date du 1er mars 1948 mais la facture finale a été établie le 23 mars 1949. Le montant

·22 HV 83·

s'élevait à 693 640 Frs pour la seule carrosserie seulement et plus dont 86 000 Frs de taxes. A savoir que le salaire annuel moyen d'un ouvrier en 1949 était de l'ordre de 250 000 Frs de l'époque.

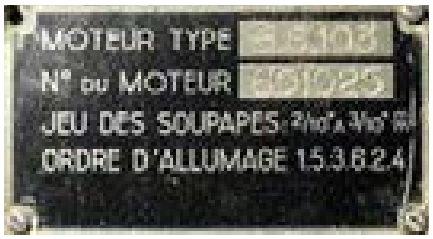
Nous ne savons pas combien de temps Monsieur Leblanc a conservé la voiture, toujours est-il que nous la retrouvons en 1963 dans les mains de Mr Michel Picard, architecte habitant au Lavandou, dans le département du Var. A peine une quinzaine d'années après la sortie de la Delahaye, les temps ont bien changé, la mode est à la voiture de « Monsieur tout-le-Monde » et seuls quelques passionnés s'intéressent encore à ces productions considérées désormais comme incongrues et image d'une époque à jamais révolue. En 1966, Michel Picard décide de mettre fin à son histoire d'amour avec la belle Delahaye et la confie à un garagiste pour la livrer à un casseur, au prix du métal qui la compose. Or, le garagiste était sans doute un sentimental, un visionnaire ou tout simplement un pragmatique, et se débrouilla pour dénicher un amateur (à moins que ce fut lui-même) et faire racheter la belle en contrepartie d'une somme « pharaonique » : 150 NF. Pour 150 NF de 1966 la vie d'une automobile d'exception fut donc sauvée. En 1966 le salaire annuel moyen d'un ouvrier était de l'ordre de 10 000 NF. Les temps avaient changé vraiment très vite. A partir de là, la trace des autres propriétaires se perd dans les mémoires et ce n'est qu'en 2010 que le propriétaire actuel en fera l'acquisition à l'état consommé d'épave non roulante. Mais cette fois-ci, plus question de l'envoyer à la casse. Une restauration est entreprise pour redonner vie à ce très beau cabriolet.

CHASSIS DELAHAYE
PARIS



The Delahaye Type 135 is a prestige car from Delahaye, produced in 2,592 examples between the fall of 1935 and the end of 1952. It was always offered with an in-line 6-cylinder engine of rather substantial displacement. On the Delahaye 135 M, this increases from 3.2 L to 3.6 L, delivering 140 hp and torque for unrivalled driving comfort. This is combined with a Cotal gearbox for smooth handling. This model is a great success in competition. For example, in the 1935 French Alps Rally and the 1938 Le Mans 24 Hours. It was also a great commercial success, outselling its rivals of the time: Bugatti Type 57, Talbot-Lago T150, Delage D8, Panhard et Levassor Dynamic, etc. Conceived by designer Jean François and inspired by the Art Deco style in vogue at the time, it won numerous concours d'élégance, with its various body variants from the most prestigious independent French coachbuilders of the day, including Antem, Chapron, Dubos Frères, etc. As Marc-Antoine COLIN points out in his book on «Delahaye 135», it has «impeccably balanced lines that happily blend pre-war style with reasonably integrated volumes». However, Delahaye's success declined after the war. In fact, the company could no longer make the most of the period of reconstruction and modernization, as its models had become expensive and difficult to sell.

After the war, the 135 was still Delahaye's raison d'être. Although the war interrupted production of the «normal» 135, the Delahaye 135M soon resumed production, still bodied by the same French masters. Thus, the Delahaye 135M and 135MS remained in production until 1954, when the 235 arrived, bringing the brand's adventure to a close. Henri Chapron designed a superb body that resembled that of pre-war cars, but with a number of differences: the radiator is thinner than that of pre-war models, with thicker, horizontal bars, and the logo is green instead of red. The bumper is also lower and straighter, with a central V in front of the radiator. In short, the design of the 1948 Delahaye 135M Cabriolet Chapron is deceptive. From a distance, it looks like a pre-war car, but up



close, many details illustrate the car's «modernity». This relative modernity is reflected in the driving experience, as this car takes us back in time and is easier to drive than many other pre-war cars.

The car we are offering for sale was purchased new by Mr. Leblanc, head of Distilleries de Bretagne et de Normandie réunies. He was based at 5 rue Lincoln, Paris. For the record, the late Jean-Pierre Bernard, who was the first president of the Club Delahaye, told us during our historical research that «La» vitrine parisienne du constructeur Delahaye était sur l'avenue des Champs Elysées, juste au coin de la rue Lincoln. We can't help thinking that Mr. Leblanc, on his way to or from work, must have stopped many times to contemplate the models on display. The location is precisely 75, Avenue des Champs Elysées, where the renowned «Ladurée» pastry shop is located today.
The documents in our possession - from the Chapron archives - show that the choice of model, options and customized fittings was made with great care. The first order form dates from March 1, 1948, but the final invoice was issued on March 23, 1949. The invoice amounted to 693,640 Frs for the body alone, including 86,000 Frs in taxes. In 1949, the average annual salary of a worker was around 250,000 Frs.
We don't know how long Mr. Leblanc kept the car, but in 1963 we find it in the hands of Mr. Michel Picard, an architect living in Lavandou, in the Var department. Barely fifteen years after the Delahaye's release, times had changed; the fashion was for the car of «Monsieur tout-le-Monde», and only a few enthusiasts were still interested in these productions, now considered incongruous and the image of a bygone era. In 1966, Michel Picard decided to put an end to his love affair with the beautiful Delahaye and entrusted it to a garage owner, to be sold to a scrap dealer for the price of the metal it was made of. The garage owner was undoubtedly a sentimentalist, a visionary or simply a pragmatist, and managed to find an enthusiast (unless it was himself) and have the car bought back for a «pharaonic» sum: 150 NF. For 150 NF in 1966, the life of an exceptional car was saved. In 1966, the average annual salary of a factory worker was around 10,000 NF. Times had changed very quickly indeed. From then on, all traces of other owners were lost to memory, and it wasn't until 2010 that the current owner acquired the car in the consumed state of a non-running wreck. But this time, there was no question of sending it to the scrap heap. A restoration project is underway to restore this beautiful cabriolet.

·22 HV 83·

22 HV 83

1937 DELAGE D8-120 CABRIOLET GRAND LUXE
PAR H. CHAPRON

407 V 38

N° de série : 51028
Carte grise française
Restauration de qualité
Best of show du concours d'élégance de la baule 2012

1. La D8 120 à Megève dans les années 40

17.

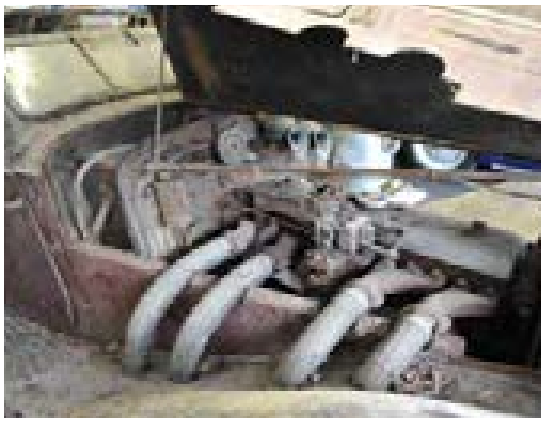
1937 DELAGE D8-120 CABRIOLET GRAND LUXE PAR H. CHAPRON

400 000 - 500 000 €

D'abord usine d'assemblage à Levallois-Perret, l'usine de Louis Delage commence à construire des véhicules sous son nom dès 1905. C'est ainsi qu'apparaît une toute nouvelle marque française : la marque Delage. Réputée pour ses modèles prestigieux, la firme des Hauts de Seine propose des modèles très luxueux ou de courses (une Delage est victorieuse au Grand Prix de l'ACF à plusieurs reprises).
Souhaitant concurrencer les prestigieuses voitures à moteurs 8 cylindres de Bugatti, Bentley ou encore Hispano-Suiza, Delage lance son nouveau modèle au Salon de Paris 1929, la toute nouvelle Delage D8 possédant un moteur à 8 cylindres en ligne. Ce moteur 4L a par la suite été encore développé avec le lancement de la D8-100 moteur de 4,3L en 1936 mais surtout avec le lancement de la très prestigieuse D8-120 en 1937. Ce modèle est la version la plus aboutie de la Delage D8 notamment grâce à son moteur de 4,7L capable d'atteindre les 160 km/h.
Notre exemplaire est une Delage D8-120, carrossée par Henri Chapron, équipée de la boite cotal.
Il s'agit de la 5ème construite par Henri Chapron en février 1937. Cette automobile fait partie d'une commande de 8 « Cabriolets Grand Luxe 4 places » .
Nous retrouvons sa trace en 1946, la voiture porte alors le numéro d'immatriculation 5983 RL. Le 23 octobre 1947, elle devient la propriété de Monsieur Louis DELPECH, industriel à Annonay comme le montrent les registres des archives départementales de l'Ardèche. En avril 1951, elle prend le numéro d'immatriculation 407 V 38, en Isère. Son propriétaire est alors David MAYO, habitant de Décines-Charpieu.
En 1960, elle est cédée par Monsieur Alain Nicoud, 10 rue Royale à Paris, à Monsieur Max Liber, 5 rue Saint Auber à Paris. Le 30 septembre 1969, Mr Max Liber la cède à Mr Louis Bayard.
Elle s'est arrêtée un jour de 1969 à Dijon, après être tombée en panne un peu plus loin sur la célèbre Nationale 6. Elle y est restée 40 longues années dehors sous un auvent.
En 2009 débute la restauration. En 2012, elle a remporté le « Best of Show » au Concours d'Elégance de La Baule.
Depuis, des milliers de kilomètres furent parcourus à son bord, de Paris et ses embouteillages, à Cannes, Bordeaux, la Bretagne, la Normandie, et même jusqu'à Dubaï pour présenter la nouvelle Delage D12.

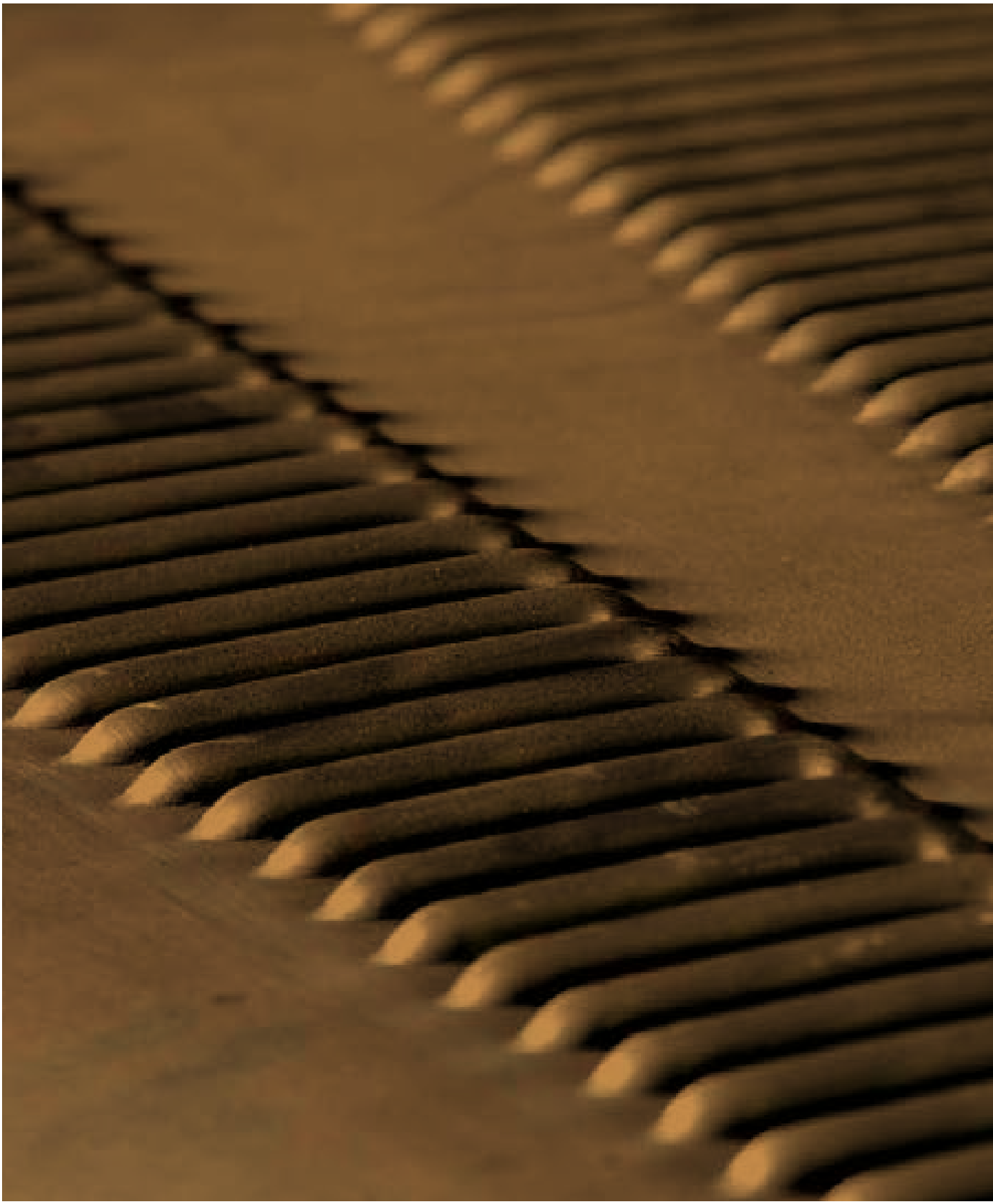
2. Concours d'élégance de la Baule en 2012

407 V 38



Originally an assembly plant in Levallois-Perret, Louis Delage's factory began building vehicles under his own name in 1905. This marked the birth of a brand-new French marque: the Delage brand. Renowned for its prestigious models, the Hauts de Seine firm offered both luxury and racing models (a Delage won the ACF Grand Prix on several occasions).
Wishing to compete with the prestigious 8-cylinder cars from Bugatti, Bentley and Hispano-Suiza, Delage launched its new model at the 1929 Paris Motor Show, the all-new Delage D8 with an in-line 8-cylinder engine. This 4L engine was further developed with the launch of the D8-100 4.3L engine in 1936, and above all with the launch of the highly prestigious D8-120 in 1937. This model is the most accomplished version of the Delage D8, thanks in particular to its 4.7L engine capable of reaching 160 km/h.
The car we are offering for sale is a Delage D8-120, bodied by Henri Chapron and fitted with the Cotal gearbox.
It is the 5th built by Henri Chapron in February 1937. It was part of an order for 8 «Cabriolets Grand Luxe 4-seaters».
We trace it back to 1946, when the car bears the registration number 5983 RL. On October 23, 1947, it became the property of Monsieur Louis DELPECH, an industrialist in Annonay, as the records of the Ardèche departmental archives show. In April 1951, it took on the Isère registration number 407 V 38. Its owner was David MAYO, a resident of Décines-Charpieu.
In 1960, it was sold by Mr Alain Nicoud, 10 rue Royale, Paris, to Mr Max Liber, 5 rue Saint Auber, Paris.
On September 30, 1969, Mr Max Liber sold it to Mr Louis Bayard.
She stopped one day in 1969 in Dijon, having broken down a little further along the famous Nationale 6. It remained outside under an awning for 40 long years.
In 2009, the restoration process began. In 2012, it won «Best of Show» at the Concours d'Elégance de La Baule.
Since then, thousands of kilometers have been covered aboard her, from Paris and its traffic jams, to Cannes, Bordeaux, Brittany, Normandy, and even as far as Dubai to present the new Delage D12.

407
V 38



1947 DELAHAYE 135 MS CABRIOLET VEDETTE PAR H. CHAPRON

N° de série : 800486
Carte grise française
Voiture du Salon de Paris 1947
Seulement 5 exemplaires connus
Modèle le plus abouti parmi les réalisations Henri Chapron
La seule avec les poignées encastrées
Restauration chez Auto Classique Touraine

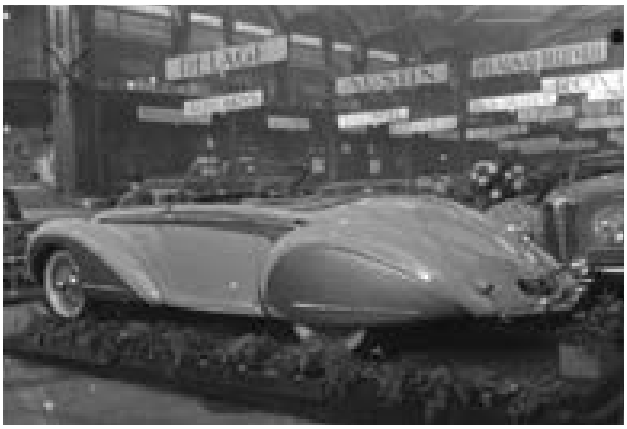
18.

1947 DELAHAYE 135 MS

CABRIOLET VEDETTE PAR H. CHAPRON

800 000 - 1 000 000 €

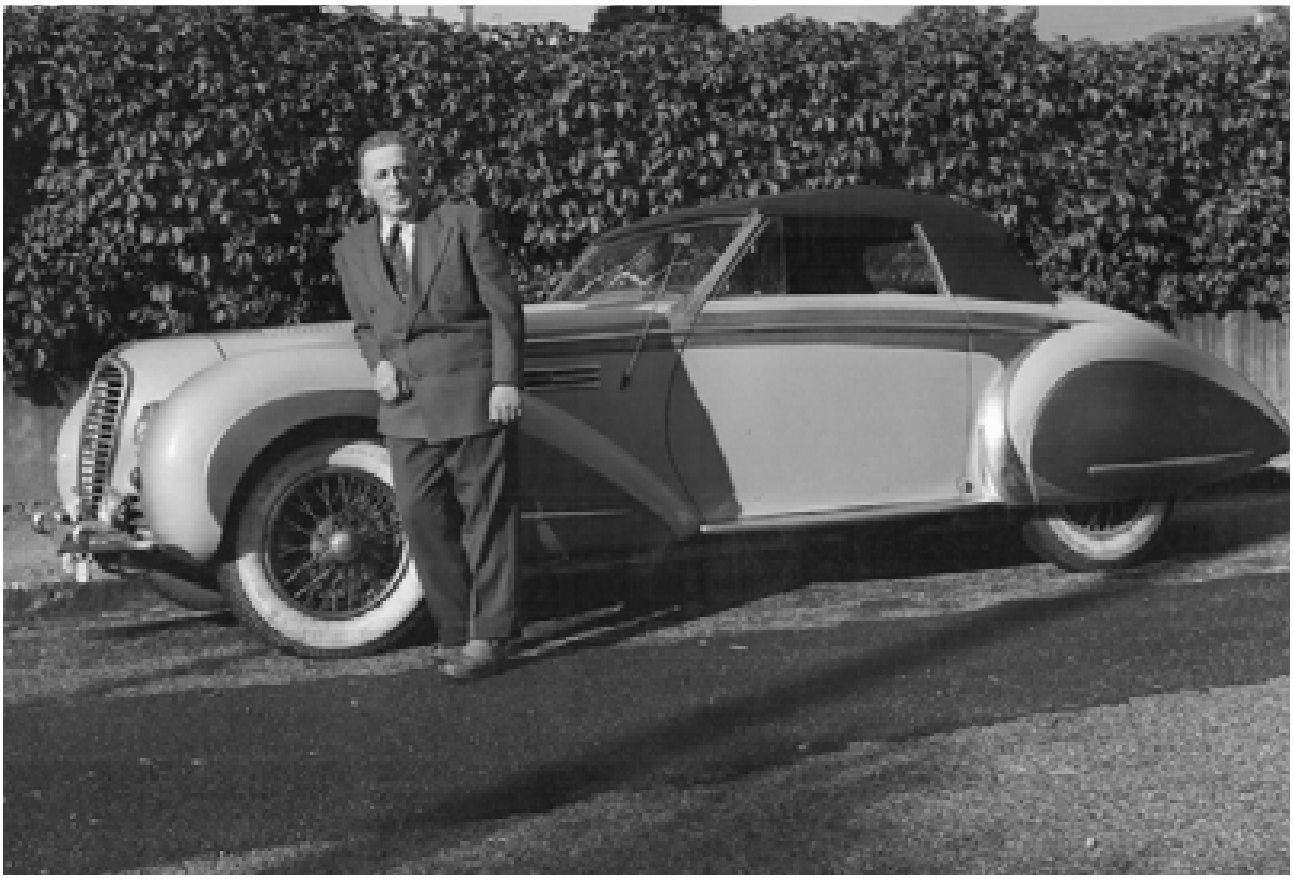
La Delahaye Type 135 est une voiture de prestige du constructeur automobile Delahaye, produite à 2 592 exemplaires entre l'automne 1935 et fin 1952. Elle a toujours été proposée avec un 6 cylindres en ligne de cylindrée plutôt conséquente. La 135 « normale » dispose de puissances variables (de 95 à 110 ch), selon le nombre de carburateurs. Tandis que le modèle « MS », pour « Modifié Spécial », porte la puissance à 135 ch. Conçue par le designer Jean François et inspirée du style Art déco en vogue à l'époque, elle est victorieuse de nombreux concours d'élégance, avec ses diverses variantes de carrosseries des plus prestigieux carrossiers français indépendants de l'époque (dont Antem, Chapron, Dubos Frères, Figoni, etc). Cependant, ce succès de Delahaye connaît un déclin après-guerre. En effet, elle ne pouvait plus tirer son épingle du jeu dans la période de reconstruction et de modernisation, ses modèles étant devenus coûteux et difficilement vendables.
Après-guerre, la 135 constitue encore la raison d'être du constructeur Delahaye. Bien que la guerre interrompe la fabrication de la 135 « normale », la Delahaye 135M reprend vite, toujours carrossée par les mêmes maîtres français. Ainsi, les Delahaye 135M et 135MS restent en production jusqu'en 1954 quand arrive la 235 qui clôturera l'aventure de la marque. C'est sans doute l'un des modèles les plus enviés et les plus aboutis du Carrossier Henri Chapron, maître et dépositaire incontesté du Grand Classicisme Français. Comme le souligne Marc-Antoine COLIN dans son ouvrage sur « Delahaye 135 », la Vedette possède « des lignes d'un équilibre irréprochable qui marient heureusement le style d'avant-guerre avec des volumes raisonnablement intégrés ». Par quoi se distingue le modèle « Vedette » : les ailes « de mouettes », les charnières de porte cachées, la capote rentrante et les deux places sur banquette avant. Lors de nos recherches, nous n'avons trouvé que quatre exemplaires du modèle Vedette, tous aux Etats-Unis, dans les plus grandes collections.
L'exemplaire que nous proposons à la vente est la voiture du salon de paris 1947. En effet, sa fiche de construction Chapron indique une livraison prévue pour le Salon de Paris. Sur les photos d'archives du salon on retrouve bien un cabriolet vedette exposé sur le Stand Delahaye, celui-ci se présente dans une teinte deux tons avec un haut clair et des moulures et joues d'ailes foncées. Parmi les vedettes qui nous sont

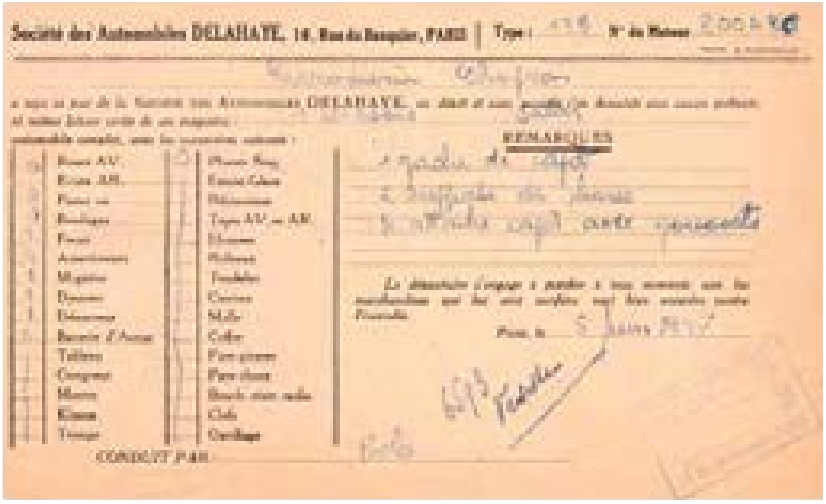


1. Salon de Paris, 1947

parvenues, seul le châssis 800 486 a reçu un combiné de couleur correspondant. De plus, la date d'entrée du châssis au sein de la carrosserie Chapron, le 5 juin 1947, coïncide bien avec une livraison pour le salon.
Lors de celui-ci, elle fut acquise par les époux Dandelot. Nous avons pu récupérer une correspondance entre la Famille Dandelot et les usines Delahaye et Chapron qui précise tout le parcours d'achat après son exposition au Salon 1947, de l'obtention de la licence d'achat à la personnalisation finale de la voiture. Le châssis 800486 fut ainsi livré le 24 janvier 1948 et immatriculé 7088 DU 5.
Les époux Dandelot la conserveront 5 ans. En décembre 1952, elle sera immatriculée dans les Alpes Maritimes au nom des établissements Moustiez.

Nous retrouvons la Vedette à Paris où elle obtient son numéro d'immatriculation actuel. Elle a connu trois propriétaires successifs dans la capitale avant d'être acquise le 24 avril 1962 par Monsieur Sabrié qui la conservera jusqu'en 2018.
En 2023, une restauration de grande qualité a été entreprise au sein des ateliers Auto Classique Touraine.
Elle sera livrée terminée après la vente, repeinte aux couleurs définies et choisies par l'acquéreur.





Société des Automobiles DELAHAYE, 14, Rue du Banquier, PARIS | Type : 175 N° du Moteur 20054

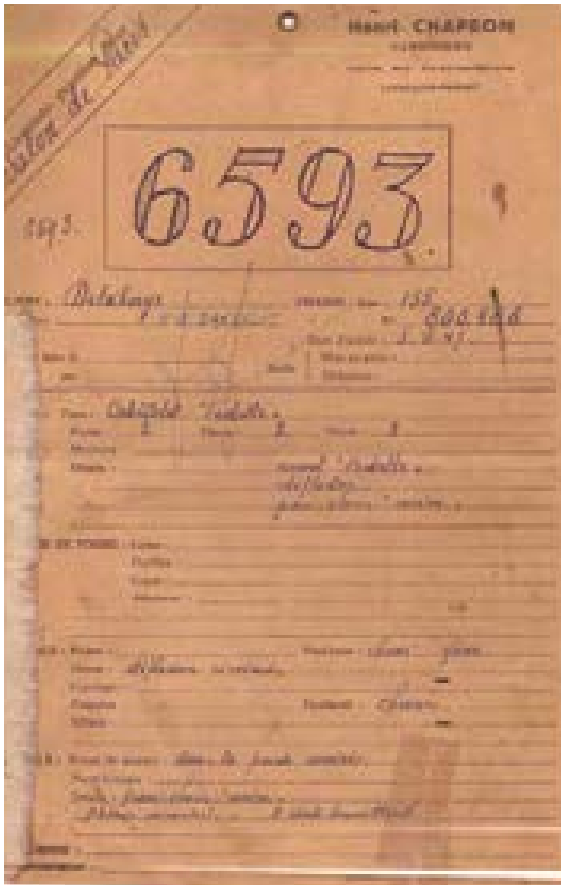
REMARQUES

CONDUIT PAR

2. Vainqueur du Grand Prix d'Honneur au concours de Vichy, 2 juillet 1950

© Collection Jean-Paul Tissot

7088-DD5



The Delahaye Type 135 is a prestige car built by Delahaye, 2,592 of which were produced between the autumn of 1935 and the end of 1952. It was always offered with an in-line 6-cylinder engine of rather substantial displacement. The «normal» 135 is rated with basic power ranging from 95 to 110 bhp, depending on the number of carburetors. The «MS» model, for «Modified Special», boosts power to 135 hp. Conceived by designer Jean François and inspired by the Art Deco style in vogue at the time, it was the winner of numerous Concours d'Elegance, with its various body variants from the most prestigious independent French coachbuilders of the time, including Antem, Chapron, Dubos Frères, Figoni and others. However, Delahaye's success declined after the war. The company could no longer hold its own in the period of reconstruction and modernization, as its models had become expensive and difficult to sell. After the war, the 135 was still the raison d'être of Delahaye. Although the war interrupted production of the «normal» 135, the Delahaye 135M soon resumed production, still bodied by the same French masters. Thus, the Delahaye 135M and 135MS remained in production until 1954, when the 235 arrived, bringing the brand's adventure to a close.

This is undoubtedly one of the most envied and accomplished models by coachbuilder Henri Chapron, the undisputed master and repository of Grand Classicisme Français. As Marc-Antoine COLIN points out in his book on «Delahaye 135», the Vedette has «impeccably balanced lines that happily blend pre-war style with reasonably integrated volumes». What distinguishes the «Vedette» model?
the «seagull» wings, the hidden door hinges, the retractable soft top and the two front bench seats. In the course of our research, we found only four surviving examples of the Vedette model, all of them in the USA in major collections.

DELAHAYE

1. Collection Jim Hull

2. Collection Arturo Keller

© Collection Jean-Paul Tissot

3. Collection Sam Mann

4. Collection Peter Mullin

The example we are offering for sale is the 1947 Paris Salon car. In fact, its Chapron build sheet indicates that it was scheduled for delivery at the Paris Salon.
Archival photos of the Salon show a star cabriolet on display at the Delahaye stand, in a two-tone hue with a light top and dark wing moldings and cheeks.
Only chassis 800 486 was given a matching color scheme. What's more, the chassis' date of entry into the Chapron body shop, June 5, 1947, coincides well with a delivery for the show. At the show, it was acquired by the Dandelot couple.
We have been able to recover correspondence between the Dandelot family and the Delahaye and Chapron factories, which details the entire purchase process after the car was exhibited at the 1947 Salon, from obtaining the purchase license to the final personalization of the car. Chassis 800486 was delivered on January 24, 1948 and registered 7088 DU 5.

The Dandelot couple kept the car for almost 5 years, after which it was registered in December 1952 in the Alpes Maritimes in the name of the Moustiez company, who kept it for a few months before selling it to another enthusiast.
The car then returned to Paris, where it obtained its current registration number. It had three successive owners in the capital before being acquired on April 24, 1962 by Mr Sabrié, who kept the car until 2018.

Since then, a high-quality restoration has been undertaken in the Auto Classique Touraine workshops.
It will be delivered completed after the sale, repainted in the colours chosen by the purchaser.

© Collection Jean-Paul Tissot

29 [illegible] 1947

SOCIETE ANONYME DES AUTOMOBILES
[illegible]
[illegible]
PARIS

Monsieur,

([illegible] Monsieur GAUTON)

Nous avons l'avantage de vous confirmer [illegible] avons reçu la licence d'achat pour la voiture 135 AMBO.LBS [illegible] actuel exposée au Salon, au Pavillon "Industrie" et qui avez [illegible] ..-

Cette voiture est établie au nom de

Monsieur Arthur DARGELOT
Industriel
CHATILLON S/ SEINE
(Côte d'Or)

et porte le N° 385 .- Nous vous le remettons ci-inclus en vous priant [illegible] vouloir bien nous envoyer la facture du solpate , à notre nom si possible, et la feuille des Mines au nom de Monsieur DARGELOT .-

Avec nos remerciements anticipés, nous vous présentons, Monsieur, nos salutations très distinguées.

P.J.- I licence

DELAHAYE
HENRI CHAPP
LEVALLOIS

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

☐ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

☐ TÉLÉPHONES

Une collection française

Samedi 3 février 2024 à 18h

Salle des ventes Osenat
66 av. de Breteuil
75007 Paris

Formulaire à retourner à :
automobiles@osenat.com

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées. Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente.
Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un Relevé d'Identité Bancaire, une copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport...) ou un extrait d'immatriculation au R. C. S.
Les lots sont vendus par application des Conditions de Vente imprimées au catalogue. Il est vivement recommandé aux enchérisseurs de se rendre à l'exposition publique organisée avant la vente afin d'examiner les lots soigneusement. A défaut, les enchérisseurs peuvent contacter le ou les experts de la vente afin d'obtenir de leur part des renseignements sur l'état physique des lots concernés.
Aucune réclamation quelconque à cet égard ne sera admise après l'adjudication.
Les ordres d'achats sont une facilité pour les clients. La Société Osenat Fontainebleau n'est pas responsable pour avoir manqué d'exécuter un ordre par erreur ou pour toute autre cause.
Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication. Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à l'opérateur de vente par courrier ou par email. L'opérateur de vente volontaire est 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.

Toute personne qui s'enregistre au téléphone s'engage à enchérir à l'estimation basse.

NOM / *NAME*
ADRESSE / *ADRESS*
ADRESSE E-MAIL / *E-MAIL ADDRESS*
N° DE TELEPHONE / *TELEPHONE* — N° DE TELECOPIE / *FAX*

No DE LOT / *LOT NUMBER*	TITRE OU DESCRIPTION / ENCHÈRE EN € / *TITLE / DESCRIPTION HAMMER PRICE IN €* (hors frais de vente et hors TVA) / *(excluding buyer's premium and VAT)*
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€

SIGNATURE / *SIGNATURE*	DATE / *DATE*

Merci de joindre un relevé d'identité bancaire (RIB)
Required bank reference

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

La vente est soumise à la législation française et aux conditions imprimées dans ce catalogue. Il est important que vous lisiez attentivement les pages qui suivent. Les pages qui suivent donnent également des informations utiles sur la manière d'acheter aux enchères. Notre équipe se tient à votre disposition pour vous renseigner et vous assister.

COMMISSION ACHETEUR

L'acheteur paiera au profit de Osenat en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67% HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 500 000 euros et de 11% HT (soit 13.20 % TTC) à partir de 500 000 euros. Automobilia : L'acheteur paiera au profit de Osenat, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 20 % HT (soit 24 % TTC) sur une tranche jusqu'à 100 000 euros et de 13 % HT (soit 15,6 % TTC) à partir de 100 000 euros. Interenchères Live : majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule). Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.

Interenchères Live :

• Pour les véhicules volontaires, majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule).

• Pour les lots volontaires, catégorie meubles et objets d'art et matériel professionnel, majoration de 3% HT du prix d'adjudication (soit +3,60% TTC). La maison Osenat ne peut garantir l'efficience de ces modes d'enchères et ne peuvent être tenue pour responsables d'un problème de connexion au service, pour quelque raison que ce soit. En cas d'enchère LIVE simultanée ou finale d'un montant égal, il est possible que l'enchère portée en ligne ne soit pas prise en compte si l'enchère en salle était antérieure. En toute hypothèse, c'est le commissaire-priseur qui sera le seul juge de l'enchère gagnante et de l'adjudication sur son procès-verbal.

- Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.
- Invaluable : une commission acheteur supplémentaire de 3% H.T. sera ajoutée à cette commission TVA

TVA

Remboursement de la TVA en cas d'exportation en dehors de l'Union Européenne :

Toute TVA facturée sera remboursée au personnes non résidentes de l'Union Européenne à condition qu'elles en fassent la demande écrite au service comptable dans un délai de 3 mois après la vente, et sur présentation de l'exemplaire 3 du document douanier d'exportation (DAU) sur lequel Osenat devra figurer comme expéditeur et l'acheteur comme destinataire.

L'exportation doit intervenir dans les délais légaux et un maximum de 3 mois à compter de la date de la vente.

N.B. : Tous les frais inhérents aux remboursements de la TVA sera à la charge du client

1. AVANT LA VENTE

Caractère indicatif des estimations

Les estimations faites avant la vente sont fournies à titre indicatif. Toute offre dans la fourchette de l'estimation basse et de l'estimation haute a des chances raisonnables de succès. Nous vous conseillons toutefois de nous consulter avant la vente car les estimations peuvent faire l'objet de modifications.

L'état des lots

Nous sommes à votre disposition pour vous fournir un rapport détaillé sur l'état des lots. Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage et petits accidents.

Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description. Le ré-entoilage, le parquetage ou le doublage constituant une mesure conservatoire et non un vice ne seront pas signalés. Les dimensions sont données à titre indicatif.

Dans le cadre de l'exposition d'avant-vente, tout acheteur potentiel aura la possibilité d'inspecter préalablement à la vente chaque objet proposé à la vente afin de prendre connaissance de l'ensemble de ses caractéristiques, de sa taille ainsi que de ses éventuelles réparations ou restaurations.

Exposition avant la vente

L'exposition précédent la vente est ouverte à tous et n'est soumise à aucun droit d'entrée.

Soucieuse de votre sécurité dans ses locaux, la Société Osenat s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par le personnel de la Société Osenat se fait à votre propre risque.

2. LES ENCHÈRES

Les enchères peuvent être portées en personne ou par téléphone ou par l'intermédiaire d'un tiers (les ordres étant dans ce dernier cas transmis par écrit ou par téléphone). Les enchères seront conduites en euros. Un convertisseur de devises sera visible pendant les enchères à titre purement indicatif, seul le prix en euros faisant foi.

Comment enchérir en personne

Pour enchérir en personne dans la salle, il est recommandé de se faire enregistrer et obtenir une raquette numérotée avant que la vente aux enchères ne commence. Vous devrez présenter une pièce d'identité et des références bancaires. La raquette est utilisée pour indiquer vos enchères à la personne habilitée à diriger la vente pendant la vente. Si vous voulez devenir l'acheteur d'un lot, assurez-vous que votre raquette est bien visible de la personne habilitée à diriger la vente et que c'est bien votre numéro qui est cité. S'il y a le moindre doute quant au prix ou quant à l'acheteur, attirez immédiatement l'attention de la personne habilitée à diriger la vente. Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse figurant sur le bordereau d'enregistrement de la raquette, aucune modification ne pourra être faite. En cas de perte de votre raquette, merci d'en informer immédiatement l'un des clercs de la vente. A la fin de chaque session de vente, vous voudrez bien restituer votre raquette au guichet des enregistrements.

Mandat à un tiers enchérisseur

Si vous enchérissez dans la vente. vous le faites à titre personnel et nous pouvons vous tenir pour le seul responsable de cette enchère, à moins de nous avoir préalablement avertis que vous enchérissiez au nom et pour le compte d'une tierce personne en nous fournissant un mandat régulier que nous aurons enregistré.

Ordres d'achat

Si vous ne pouvez pas assister à la vente aux enchères, nous serons heureux d'exécuter des ordres d'achat donnés par écrit à votre nom. Vous trouverez un formulaire d'ordre d'achat à la fin de ce catalogue. Ce service est gratuit et confidentiel. Les lots sont achetés au meilleur prix, en respectant les autres enchères et le prix de réserve. Dans le cas d'ordres identiques, le premier arrivé aura la préférence, indiquez toujours une " limite à ne pas dépasser ". Les offres illimitées et " d'achat à tout prix " ne seront pas acceptées.

Les ordres d'achat doivent être donnés en euro.

Les ordres écrits peuvent être :

- envoyés par e-mail à contact@osenat.com
- envoyés par télécopie au numéro suivant :

+ 33 (0)1 64 22 38 94

- remis au personnel sur place
- envoyés par la poste aux bureaux de la Société Osenat

Vous pouvez également donner des ordres d'achat par téléphone. Ils doivent être confirmés avant la vente par lettre, par fax ou par e-mail (voir ci-dessus). Dans le souci d'assurer un service satisfaisant aux enchérisseurs, il vous est demandé de vous assurer que nous avons bien reçu vos ordres d'achat par écrit ou vos confirmations écrites d'ordres d'achat données par téléphone au moins 24 heures avant la vente.

Enchérir par téléphone

Si vous ne pouvez être présent à la vente aux enchères, vous pouvez enchérir directement par téléphone. Étant donné que le nombre de lignes téléphoniques est limité, il est nécessaire de prendre des dispositions 24 heures au moins avant la vente pour obtenir ce service dans la mesure des disponibilités techniques.

Nous vous recommandons également d'indiquer un ordre d'achat de sécurité que nous pourrons exécuter en votre nom au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone. Des membres du personnel sont à votre disposition pour enchérir par téléphone pour votre compte en anglais.

3. LA VENTE

Conditions de vente

Comme indiqué ci-dessus, la vente aux enchères est régie par les règles figurant dans ce catalogue. Quiconque a l'intention d'enchérir doit lire attentivement ces conditions. Elles peuvent être modifiées par affichage dans la salle des ventes ou par des annonces faites par la personne habilitée à diriger la vente.

Accès aux lots pendant la vente

Par mesure de sécurité, l'accès aux lots pendant la vente sera interdit.

Déroulement de la vente

La personne habilitée à diriger la vente commencera et poursuivra les enchères au niveau qu'elle juge approprié et peut enchérir de manière successive ou enchérir en réponse à d'autres enchères, et ce au nom et pour le compte du vendeur, à concurrence du prix de réserve.

4. APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente

Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plait téléphoner :

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

ou sur internet : www.osenat.com

Paiement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.

Le paiement peut être effectué :

- Par chèque en euro ;
- En espèces en euro dans les limites suivantes :
- 1 000 € pour les commerçants
- 1 000 € pour les particuliers français
- 15 000 € pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile
- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard
- Par virement en euro sur le compte :

Coordonnées bancaires :
HSBC FRANCE
Titulaire du compte
Osenat
9-11, RUE ROYALE
7730O FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale :
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 442 614 384 00042
APE : 741AO

No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

N'oubliez pas d'indiquer votre nom et le numéro de votre bordereau d'adjudication sur le formulaire de virement.

Enlèvement des achats – Frais de stockage

Les achats ne pourront être enlevés qu'après leur paiement.

Tous les lots pourront être retirés pendant ou après chaque vacation, sur présentation de l'autorisation de délivrance du service comptable de Osenat.

Nous recommandons vivement aux acheteurs de prendre livraison de leurs lots après la vente.

Des frais de stockage seront facturés par Osenat aux acheteurs n'ayant pas retiré leurs achats 15 jours après la vente, à raison de :

- 10 € par jour pour un meuble ou une automobile
- 5 € par jour pour un objet ou un tableau

Exportation des biens culturels.

Des certificats d'exportation pourront être nécessaires pour certains achats et, dans certains cas, une autorisation douanière pourra également être requise. L'Etat français a faculté de refuser d'accorder un certificat d'exportation au cas où le lot est réputé être un trésor national.

Osenat n'assume aucune responsabilité du fait des décisions administratives de refus de certificat d'exportation pourvant être prises. Sont présentées ci-dessous, de manière non-exhaustive, les catégories d'oeuvres ou objets d'art accompagnés de leurs seuils de valeur respectifs au-dessus desquels un Certificat pour un bien culturel (dit ***«Passeport»***) peut être requis pour que le lot puisse sortir du territoire français.

Le seuil indiqué entre parenthèses est celui requis pour une demande de sortie du territoire Européen, dans le cas où ce dernier diffère du premier seuil.

- Peintures et tableaux en tous matériaux sur tous supports, ayant plus de 50 ans d'âge 150.000 €
- Meubles et objets d'ameublement, tapis, tapisseries, horlogerie, ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Aquarelles, gouaches et pastels ayant plus de 50 ans d'âge 30.000 €
- Sculptures originales ou productions de l'art statuaire originales, et copies produites par le même procédé que l'original ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Livres de plus de 100 ans d'âge 50.000 €
- Véhicules de plus de 75 ans d'âge 50.000 €
- Estampes, gravures, sérigraphies et lithographies originales et affiches originales ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Photographies, films et négatifs ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Cartes géographiques imprimées ayant plus de 100 ans d'âge 15.000 €
- Incunables et manuscrits, y compris cartes et partitions (UE: quelle que soit la valeur) 1.500 €
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge provenant directement de fouilles(1)
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge ne provenant pas directement de fouilles 1.500 €
- Eléments faisant partie intégrante de monuments artistiques, historiques ou religieux (ayant plus de 100 ans d'âge) (1)
- Archives de plus de 50 ans d'âge (UE quelle soit la valeur) 300 €

(1) Pour ces catégories, la demande de certificat ne dépend pas de la valeur de l'objet, mais de sa nature.

Les véhicules français de plus de 75 ans d'un montant supérieur à 50 000 € nécessitent l'obtention d'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 prises en charge par Osenat et sont soumises à des délais (maximum trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences). Les licences d'exportation de véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine dont les délais d'obtention peuvent varier en fonction du pays. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

Droit de préemption

L'Etat peut exercer sur toute vente publique d'œuvre d'art un droit de préemption sur les biens proposés à la vente, par déclaration du ministre chargé de la Culture aussitôt prononcée l'adjudication de l'objet mis en vente. L'Etat dispose d'un délai de 15 (quinze) jours à compter de la vente publique pour confirmer l'exercice de son droit de préemption. En cas de confirmation, l'Etat se subroge à l'adjudicataire.

Indications du catalogue

Les indications portées sur le catalogue sont établies par la Société Osenat avec la diligence requise pour une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques, sous réserve des rectifications affichées dans la salle de vente avant l'ouverture de la vacation ou de celles annoncées par la personne habilitée à diriger la vente en début de vacation et portées sur le procès-verbal de la vente.

Les indications seront établies compte tenu des informations données par le vendeur, des connaissances scientifiques, techniques et artistiques et de l'opinion généralement admise des experts et des spécialistes, existantes à la date à laquelle les dites indications sont établies.

Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication. Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à l'opérateur de vente par courrier ou par email. L'opérateur de vente volontaire est 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.

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

All property is being offered under French Law and the conditions printed in this volume. It is important that you read the following pages carefully.
The following pages give you as well useful information on how to buy at auction. Our staff is at your disposal to assist you.

BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 20 % inc. taxes. of the excess of the hammer price included until 500,000 Euros and 11 % ex. taxes (13,20% incl. taxes) of the excess of the hammer price included from 500,000 Euros. Automobilia : 20% H.T. (24% incl. taxes) Interencheres Live: an additional buyer commission of 3% excl. Tax (3.59% inclusive of tax) will be added to this commission, increase of 35 EUR HT per vehicle (i.e. +42 EUR TTC per vehicle). **Drouot Live: an additional buyer fees of 1.5% excl tax per lot will be charged (1.8 %inc tax).**

VAT RULES

Non-European buyers may have all VAT invoiced refunded to them if they request so in writing to the accounting department within delay of 3 months of the date of sale, and if they provide Osenat with the third sample of the customs documentation (DAU) stamped by customs. Osenat must appear as shipper on the export document and the buyer as the consignee. The exportation has to be done within the legal delays and a maximum of 3 months of the date of sale.

Please note that bank fees for VAT refund will be borne by the customer

1 - BEFORE THE AUCTION

Pre-sale estimates

The pre-sale estimate are intended as a guide for prospective buyers. Any bid between the high and the low pre-sale estimates offers a fair chance of success. It is always advisable to consult us nearer the time of sales as estimates can be subject to revision.

Condition of lots

Solely as a convenance, we may provide condition reports. All the property is sold in the condition in which they were offered for sale with all their imperfections and defects.
No claim can be accepted for minor restoration or small damages.
It is the responsability of the prospective bidders to inspect each lot prior to the sale and to satisfy themselves that each lot corresponds with its description. Given that the re-lining, frames and finings constitute protective measures and not defects, they will not be noted. Any measurements provided are only approximate.
All prospective buyers shall have the opportunity to inspect each object for sale during the pre-sale exhibition in order to satisfy themselves as to characteristics, size as well as any necessary repairs or restoration.

Sale preview

Pre-auctions viewings are open to the public free of charge. Osenat is concerned for your safety while on our premises and we endeavour to display items safely so far as is reasonably practicable, Nevertheless, should you handle any items on view at our premises, you do so at you own risk.

2 - BIDDING IN THE SALE

Bids may be executed in person by paddle during the auction or by telephone, or by third person who will transmit the orders in writing or by telephone prior to the sale. The auctions will be conducted in euros. A currency converter wili be operated in the salesroom for your convenience but, as errors may occur, you should not rely upon it as substituts for bidding in euros.

Bidding in Person

To bid in person at the auction, you will need to register for and collect a numbered paddle before the auction begins. Proof of identity will be required.
If you wish to bid on a lot, please indicate clearly that you are bidding by raising you paddle and attracting the attention of the auctioneer. Should you be the successful buyers of any lot, please ensure that the auctioneer can see your paddle and that it is your number that is called out.
Should there be any doubts as to price or buyer, please draw the auctioneer's attention to it immediately.
We will invoice all lots sold to the name and address in which the paddle has been registered and invoices cannot be transferred to other names and addresses. In the event of loss of your paddle, please inform the sales clerk immediately.
At the end of the sale, please return your paddle to the registration desk.

Bidding as principal

If you make a bid at auction, you do as principal and we may held you personally and solely liable for that bid unless it has been previously agreed that you do so on behalf of an identified and acceptable third party and you have produced a valid power of attorney acceptable to us.

Absentee bids

If you cannot attend the auction, we will pleased to execute written bids on your behalf. A bidding form can be found at the back of this catalogue. This service is free and confidential. Lots will be bought as cheaply as is consistent with other bide and the reserves. In the event of identical bids, the earliest bid received will take precedence. Always indicate a " top limit " - the hammer price to which you would stop bidding if you were attending the auction yourself
" Buy " and unlimited bids will not be accepted.
Orders shall be made in euro.

Written orders may be
- sent by e-mail at contact@osenat.com
- sent by fax to the following number: 00 33 (0) 1 80 81 90 01
- hand delivered to staff on the premises
- sent by post to the offices of Osenat.

You may also bid by telephone. Telephone bids must be confirmed before the auction by letter, fax or e-mail. These as well as written bids must be received 24 hours before the auction so that we can guarantee satisfaction.

Bidding by telephone

If you cannot attend the auction, it is possible to bid on the telephone. As the number of telephone lines is limited, it is necessary to make arrangements for this service 24 hours before the sale.
We also suggest that you leave a covering bid which we can execute on your behalf in the event we are unable to reach you by telephone. Osenat staff are available to execute bids for you in English.

3 - AT THE Auction

Conditions of sale

As indicated above, the auction is governed by the conditions printed in this catalogue. Anyone considering bidding in the auction should read them carefully. They may be amended by way of notices posted in the salesroom or by way of announcement made by the auctioneer.
Access to the lots during the sale
For security reasons, prospective bidders will not be able to view the lots whilst the auction is taking place.

Auctioning

The auctioneer may commence and advance the bidding at levels he considers appropriate and is entitled to place consecutive and responsive bids on behalf of the vendor until the reserve price is achieved.

4 - AFTER THE AUCTiON

Results

If you would like to know the result of any absentee bids which you may have instructed us to place on your behalf, please contact:
Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62
Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94
or: www.osenat.com

Payment

Payment is due immediatly after the sale and may be made by the following method:
- checks in euro
- cash within the following limits:
- 1.000 euros for trade clients
- 1.000 euros for French private clients
- 15.000 euros for foreign tax nationals (non trade)
- credit cards VISA and MASTERCARD
- Bank transfers should be made to:

HSBC FRANCE
Account holder :
Osenat
9-11, RUE ROYALE
7730O FONTAINEBLEAU
Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER
Code banque: 30056
Code guichet: 00811
N° compte: 08110133135
Clé RIB: 57
International identification:
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT: CCFRFRPP
Siret: 442 614 384 00042
APE 741A0
N° TVA intracommunautaire: FR 76442614384

Collection of Purchases – Storage fees

Purchases can only be collected after payment infull in cleared funds has been made to Osenat.
Purchased lots will become available only afterpayment infull has been made.
Storage fees will be charged by Osenat to purchasers who have not collected their items within 15 days from the sale as follows :
- 10 **€** per day for furniture or cars
- 5 **€** per day for object or paintings

Export

Buyers should always check whether an export licence is required before exporting. It is the buyer's sole responsibility to obtain any relevant export or import licence. The denial of any licence or any delay in obtaining licences shall neither justify the rescission of any sale nor any delay in making full payment for the lot. Osenat can advise buyers on the detailed provisions of the export licensing regulations and will submitt any necessary export licence applications on request.
However, Osenat cannot ensure that a licence will be obtained. Local laws may prohibit of some property and/or may prohibit the resale of some property in the country of importation. As an illustration only, we set out below a selection of the categories of works or art, together with the value thresholds above for which a French ***«certificat pour un bien culturel»*** (also known as ***«passport»***) may be required so that the lot can leave the French territory; the thresholds indicated in brakets is the one required for an export licence application outside the EU, when the latter differs from the national threshold.
- Pictures entirely made by hand on any support and of any material, of more than 50 years of age : euros 150,000
- Furniture and objects, carpets, tapestries, clocks of more than 50 years of age : euros 50,000
- Watercolors, gouaches and pastels of more than 50 years of age euros 30,000
- Original sculptures and copies of more than 50 years of age euros 50,000
- Books of more than 100 years of age euros 50,000
- Vehicules of more than 75 years of age euros 50,000
- Drawings of more than 50 years of age euros 15,000
- Prints, lithographs and posters of more than 50 years of age euros 15,000
- Photographs, films and negatives of more than 50 years of age euros 15,000
- Printed maps of more than 100 years of age euros 15,000
- Incunabula and manuscripts (EU whatever the value is) euros 1,500
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, originating directly from excavations (1)
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, not originating directly from excavations euros 1,500
- Parts of Historical, Religious or Architectural monuments of more than 100 years of age (1)
- Archives of more than 50 years of age (EU whatever the value is) euros 300

(1) Application for licence for these categories is subject to the nature of the item.

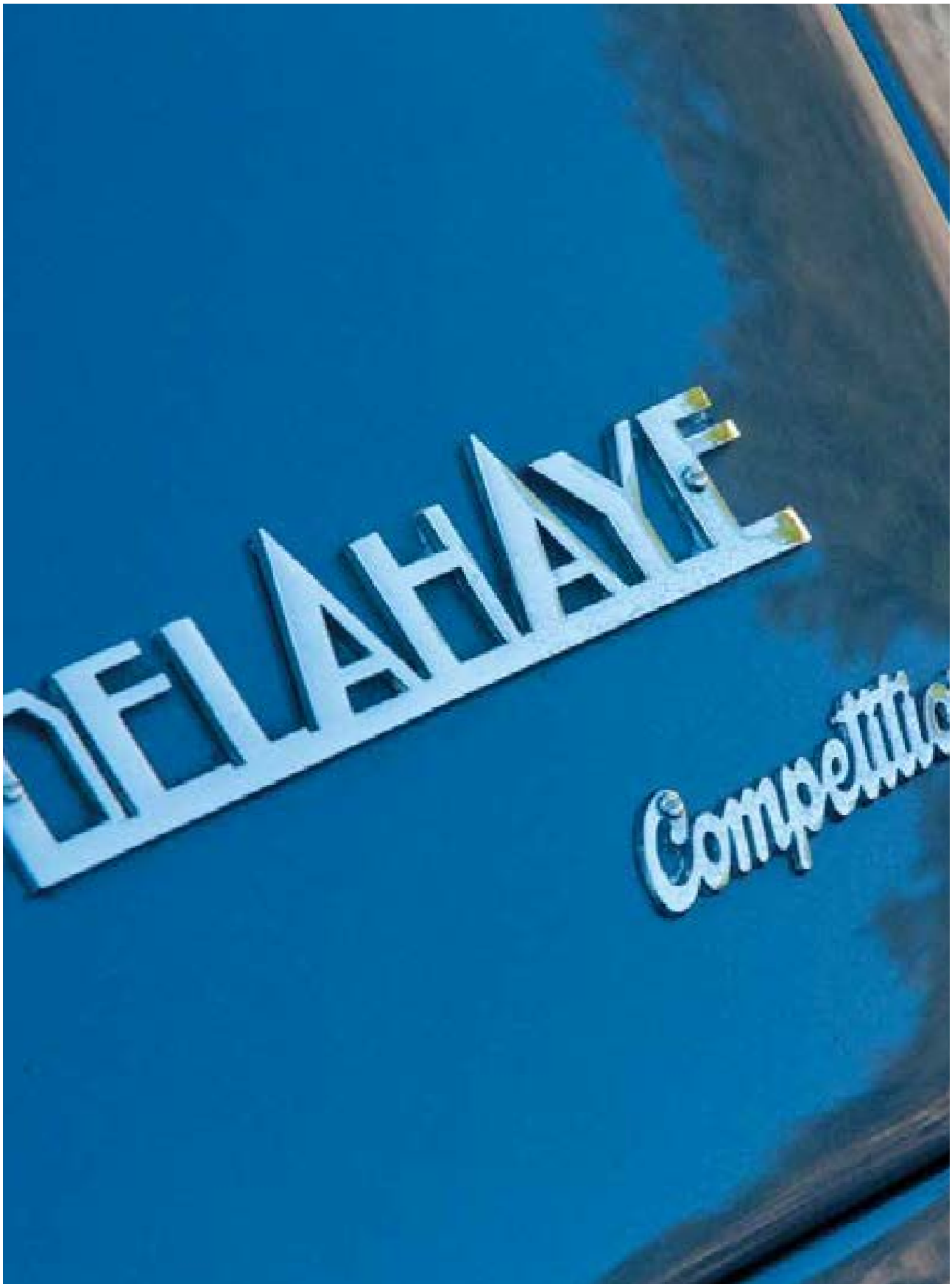
French vehicles that are more than 75 years old and costing over €50,000 require an export passport in order to be taken out of France and an export license in order to leave furopean territory. Those formalities, in charge of Osenat, are subject to certain conditions and may take some delays (passport maximum three months, license maximum one month). Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin and the delivery time can be variable depending on the country. The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.

Preemption right

The French state retains a preemption right on certain works of art and archives which may be exercised during the auction.
In case of confirmation of the preemption right within fifteen (15) days from the date of the sale, the French state shall be subrogated in the buyers position.

Catalogue descriptions

Osenat shall exercise such due care when making express statements in catalogue descriptions, as amended by any notices posted in the salesroom prior to the opening of the auction or by announcement made by the auctioneer at the beginning of the auction and noted in the minutes of the sales, as is consistent with its role of an auction house and in the light of the information provided to it by vendor, of the scientific, technical and artistic knowledge, and the generally accepted opinions of relevant experts, at the time any such express statement is made.


DELAHAYE
Competitio

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE
9-11, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU - TEL. +33 (0)1 64 22 27 62 ■ 66, AVENUE DE BRETEUIL 75007 PARIS
contact@osenat.com ■ www.osenat.com ■ Agrément 2002-135 ■ Commissaire-Priseur habilité : Jean-Pierre Osenat