

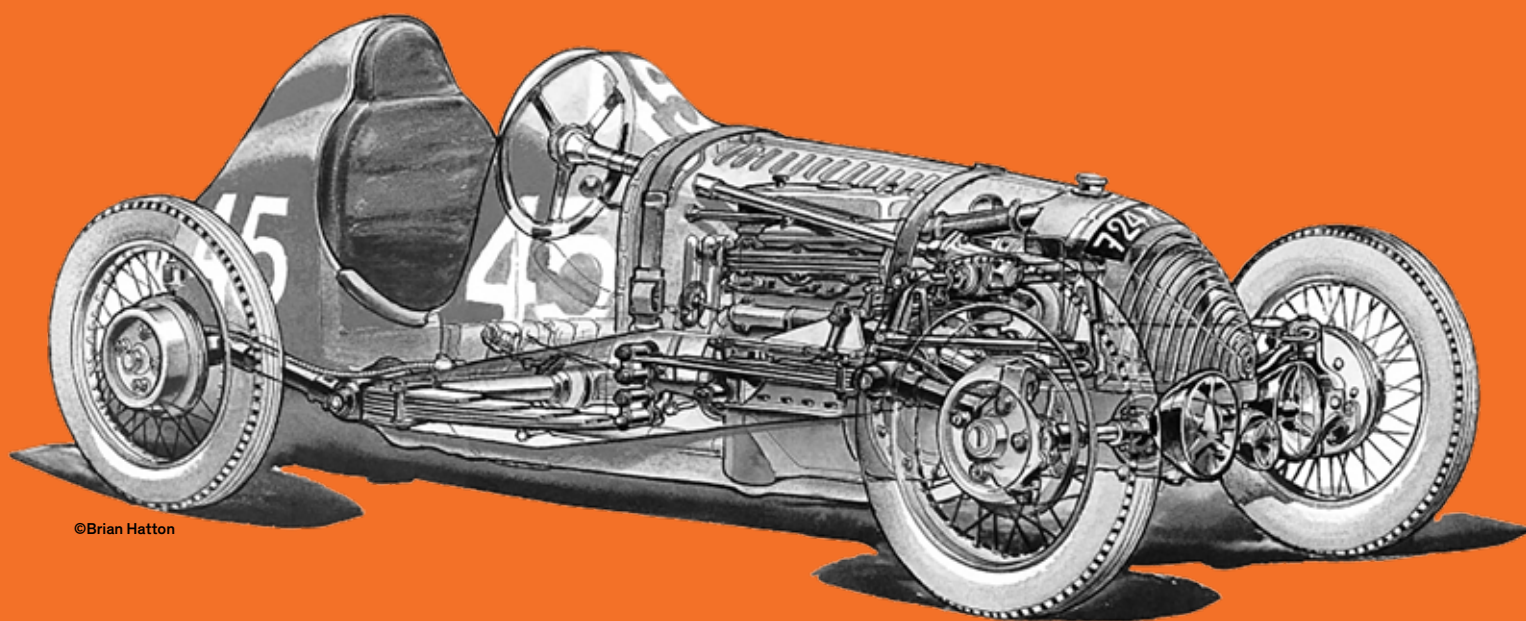
FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES
Osenat

arts & cars

english catalog at the end of the french catalog

automobiles

art & automobilia



©Brian Hatton

vente #02

28 avril 2024 / Paris

tsnezo

arts & cars

Jean-Pierre Osenat
Président
Commissaire-priseur

Baptiste Nicolosi
Consultant de la vente
nicolosi.artsandcars@gmail.com
+33(0)6 40 60 78 76

Louis de Russé
Directeur Osenat Motorcars
l.derusse@osenat.com
+33(0)1 80 81 90 10
+33(0)6 40 79 60 50

Stéphane Pavot
Automobiles de Collection
s.pavot@osenat.com
+33(0)1 80 81 90 59
+33(0)6 81 59 85 65

Philippine Gueguen
Administration / Règlements
+33(0)1 80 81 90 58
adminautos@osenat.com

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

Martial Castanié
Assistant automobilia
mars.castanie@gmail.com
+33(0)6 62 11 27 62

osenat X arts & cars vente aux enchères originale

vente :
dimanche 28 avril 15h
salle breteuil
66 avenue de breteuil
75007 Paris
métro ligne 13 / saint-françois-xavier
métro ligne 6 / sèvres-lecourbe

exposition :
renault paris rive gauche
29 quai de grenelle, 75015 paris
métro ligne 6 / bir-hakeim
places de stationnement devant le lieu d'exposition

vendredi 26 avril 18h/22h
samedi 27 avril 10h/18h
dimanche 28 avril 10h/12h

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

Participez à cette vente avec :

DROUOT.com

ie INTERENCHERES

2

Et si l'avant-guerre revenait à la mode ?

J'entends souvent ici et là que les automobiles d'avant-guerre n'intéressent plus personne... La plupart du temps d'ailleurs, de la bouche de gens qui ne s'y intéressent pas ! Peut-être ont-ils peur qu'on y prête trop attention.

On dit que la passion automobile est une question de génération. Mais cherchez l'erreur... La génération qui a relancé l'avant-guerre dans les années soixante n'avait jamais vu courir une Bugatti en 1924 ni même une Delahaye en 38, croyez moi (ou alors depuis leurs berceaux). C'est donc quelque chose de plus profond qu'une simple madeleine de Proust qui les a poussés à écumer tous les garages de France à la recherche de leur Graal. C'est la beauté, les performances, l'ingénierie... Bref, les sensations et l'histoire incroyable que ces automobiles peuvent offrir. Peut-être aussi le sentiment d'être celui qui les a réveillées de leur long sommeil pour leur offrir une deuxième vie.

J'entends et vois de plus en plus de monde autour de moi discuter d'avant-guerre, se renseigner et parfois passer le cap et basculer. Troquer l'Austin-Healey ou la Porsche 911 pour l'inconnu. A eux, je tire mon chapeau.

Alors non, je ne promets pas à toutes les avant guerre un avenir radieux, mais si la ligne est élégante ou que les cheveux sont au vent et que l'on ne doit pas descendre de la voiture pour monter une côte, il y a de l'espoir !

C'est, je crois, un moment charnière qui arrive aujourd'hui. Les pionniers des années soixante ont réussi à transmettre - ou non! - leur passion à la future génération et un choix cornélien se profile : garder jalousement son trésor jusqu'à ce que mort s'ensuive ou le laisser s'envoler, pour qu'il revive dans les mains d'une ou d'un autre.

La bonne blague allez-vous me dire, il nous raconte cela alors qu'il organise des ventes aux enchères ! Vous aurez raison, je préfère juste que ce soit moi qui défende les autos que j'aime plutôt qu'un spécialiste de supercar !

La jeunesse tape à la porte, non l'avant-guerre n'est pas morte, c'est plutôt tout le contraire, elle « re » sort de son sommeil et gare à vous !

Baptiste Nicolosi

éditorial



3

Conditions de vente : la vente est soumise aux conditions générales imprimées en fin de catalogue

art+automobilia

01	Le tour du monde, d'après René Vincent - Offert par Berliet Circa 1906.....	50/100 euros / Sans réserve
02	Affiche La route vous sourit avec Energol, d'après René Vincent Circa 1930.....	1 500/3 000 euros
03	Affiche Peugeot à Indianapolis, d'après René Vincent Circa 1916.....	6 000/8 000 euros
04	Mascotte Perroquet, par Falcucci Circa 1926.....	400/500 euros
05	Mascotte Rien ne sert de courir, par Joanny Durand Circa 1925.....	3 000/5 000 euros
06	Mascotte Victoire, par René Lalique Circa 1928.....	6 000/8 000 euros
07	Malle militaire Avions Marcel Bloch (Dassault) Type MB.151 1938.....	50/150 euros
08	Bugatti Type 35 à Montlhery, Jean-Marie Guivarc'h, né en 1960.....	300/600 euros
09	Voiture à pédales Devillaine, Modèle DEVISIX Renault Circa 1930.....	1 800/2 000 euros
10	Voiture de manège Brabant Circa 1940.....	600/1000 euros
11	Voiture à pédales Eureka, Modèle «Delage» Baby 35 Circa 1935.....	100/200 euros / Sans réserve
12	«N°3», bronze, par Yan Verdier.	3 000/5 000 euros
13	BNC contre Salmson sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, P.Dumont 1970.....	150/300 euros
14	Rétroviseur d'automobile rétroéclairé Circa 1930.....	100/200 euros
15	Affiche du 31eme Grand-Prix de l'ACF d'après Savignac 1937.....	7 000/9 000 euros
16	Projet publicitaire Bugatti « Berline et Mannequin » Circa 1938.....	500/700 euros
17	Carte de visite de Pierre Marco, directeur général des automobiles Bugatti avec annotation manuscrite Circa 1947.....	50/100 euros / Sans réserve
18	Relique de la quatrième Bugatti 57 SC Atlantic #57453, 1936.....	5 000/10 000 euros
19	Catalogue Automobiles Bugatti Type 57 Circa 1938.....	400/500 euros
20	Paire de gants d'automobiliste en loutre de la maison Harrods Circa 1930.....	100/200 euros

-Automobilia : L'acheteur paiera au profit de Osenat, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 21,67 % HT (soit 26 % TTC) sur une tranche jusqu'à 100 000 euros et de 15 % HT (soit 18 % TTC) à partir de 100 000 euros.



Nous sommes heureux de vous présenter cette année encore, 20 objets coup de cœur sélectionnés avec soin et passion. Une sélection originale, orientée quasi-exclusivement vers les automobiles d'avant-guerre ! En effet, la vente Arts and Cars a vocation à présenter l'Automobilia sous le prisme d'objets d'art, que ce soit pour un rétroviseur des années 1930, une paire de gants d'automobiliste de la première heure ou pour l'historique malle de l'avion Marcel Bloch (Dassault) Type MB.152, numéro 601.

Nous avons également souhaité mettre sur le devant de la scène des pièces retraçant la grande histoire de l'Automobile française à travers l'œuvre de René Vincent. Il célébra le triomphe de Peugeot dans les années 1910 tout comme l'élégance des automobilistes de la belle époque et des années folles.

D'autre part, si les mascottes automobiles et les bouchons de radiateur sont des objets symbolisant le plus cette période de l'entre-deux-guerres et de l'Art-déco, ce sont trois d'entre eux, que nous vous invitons à découvrir dans les pages suivantes. Avis aux collectionneurs...

Nous voulions célébrer également le travail d'artistes contemporains à l'instar de Yan Verdier, né en 1972, avec « N.°3 », un bronze saisissant l'essence même de la conduite automobile ; mais également réveiller les souvenirs d'enfance grâce aux autos à pédales ou de manège qui ont fait naître nombres de vocations à de jeunes pilotes en herbe. Construits pour durer, ces jouets pratiquement centenaires portent aujourd'hui les stigmates d'une vie, une patine qui comme pour les voitures des grands donne un charme inégalable à ces autos qui continuent de tous nous faire rêver.

Enfin, face à ces rares objets, nous avons l'immense privilège de vous proposer une relique unique de la plus mythique des Bugatti, celle du Type 57SC Atlantic #57453, «la voiture noire» ! Près de 80 ans après sa disparition, le mythe réapparaît au travers de sa plaque de châssis originelle.

Ainsi, nous sommes persuadés que tout amateur du beau trouvera ici son bonheur et sera séduit par notre sélection à la gloire de l'automobile, au travers de cet éventail d'objets éclectiques pouvant aussi bien être convoités par des collectionneurs éclairés - désireux de compléter leur collection - que par de jeunes passionnés en quête de leurs premières pièces de choix.

Notes à l'intention des acheteurs :

- Les objets seront déplacés immédiatement après la vente et stockés à Fontainebleau.
- Tous les lots sont vendus « en l'état ».

L'exposition sur trois jours des véhicules et des objets d'automobilia permet à chaque acquéreur d'observer chaque lot afin d'enchérir en connaissance de cause. N'hésitez pas à vous rapprocher de nos spécialistes pour toute demande d'informations.



René Vincent (1879-1936)

Le maître de l'élégance

Après avoir été diplômé des Beaux-Arts de Paris, René Vincent commence sa carrière en tant qu'architecte à l'âge de 23 ans. Très vite, il oriente son travail vers l'illustration. Grands Magasins, alcool, cigares et cigarettes, sports et automobilisme ; toutes les joies de l'élite de la société française des années 1920 furent dépeintes avec le plus grand des raffinements.

Automobiliste de la première heure, René Vincent, est un esthète au goût sûr. Il signe ses plus belles réalisations issues de l'héritage stylistique de l'Art nouveau et préfigurant l'Art déco. Son travail allie un coup de crayon d'une grande délicatesse à un sens du détail aiguisé.

Ayant grandi dans un milieu bourgeois, il connaît les us et coutumes de la haute société et aime mettre ces personnages en scène dans ses loisirs comme le golf, le tennis, l'équitation ou l'automobile. Néanmoins, l'image dépeinte est presque trop belle. Nous ne sommes pas loin d'une utopie destinée à un public souvent plus modeste, qui rêve devant ses images d'une élite à la vie facile, là où l'argent et le bon goût triomphent. Tout comme lui, les personnages qu'il dessine sont vêtus des habits de la dernière mode, smokings et robes de soirée sont de rigueur, et toujours accompagnés des mécaniques les plus raffinées.

Cette opulence et ce luxe s'estompera face à la crise de 1929 ; la belle époque et les années folles s'achèvent après avoir été sublimées par le maître de l'élégance. Cette période faste se meurt, tout comme René Vincent qui s'éteint en 1936 à l'âge de 57 ans.

A travers les trois œuvres proposées, on retrouve l'ambition de l'artiste dans ses dessins pour l'amour du chic et de l'élégance ; ou tout simplement pour l'amour du beau.

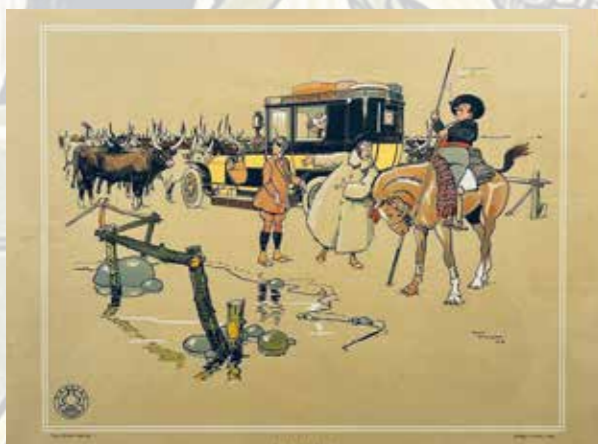
Le tour du monde, d'après René Vincent - Offert par Berliet Circa 1906

René VINCENT (1879-1936)
Lithographie couleur sur papier
Signé et daté : René Vincent 06
BERLIET - Lyon (Tous droits réservés)
Imprimerie Draeger Frères.
Pièces encadrées 3/5.
Hors cadre : 23 x 28,5cm.
Traces de salissures, légère déchirure.

1. 50 - 100 € / Sans réserve

En 1907, René Vincent rencontra les frères Draeger imprimeur à Paris qui lui permirent d'illustrer le catalogue commercial pour le constructeur Berliet. Il réalisa un ensemble de planches humoristiques avec pour sujet les automobiles Berliet aux quatre coins du monde : Chicago, Bombay, Londres, Séville, Nuremberg...

Fort de ce succès, et de cette première collaboration avec les imprimeries Draeger, René Vincent continua à produire au début des années 1910 d'autres séries de dessins pour des sociétés telles que Delahaye : toujours avec une touche d'humour et son élégance habituelle.



Affiche d'après René Vincent La route vous sourit avec Energol, Circa 1930

René VINCENT (1878-1936)
Lithographie couleur sur papier
Signé en bas à droite René Vincent
Imprimerie Bedos & Compagnie Paris
Dimension 120 x 80 cm
Restauration, manque dans l'angle droit

2. 1 500 - 3 000 €



Source gallica.bnf.fr / BnF

René Vincent signe deux affiches pour la firme British Petroleum entre les années 1920 et 1930.

Les établissements BP avaient leur propre réseau de distribution d'essence qu'ils distribuaient sous la marque Energic, et d'huile sous le nom d'Energol : «Energic, Energol, la meilleure assurance sur la durée de la voiture».

Dans le dessein de mettre en avant la marque BP identifiable à ses couleurs vertes et jaunes, la jeune pilote au tailleur bleu porte haut et fière les couleurs de la marque ; l'écharpe verte et jaune flotte dans le ciel,

C'est la fille de René Vincent, Ginette, qui est l'héroïne de cette affiche. Elle s'affirme comme le modèle de la femme moderne.

La preuve en est, la jeune femme que dessine l'artiste est casquée, gantée, bidons d'huile en main, prête à partir en course... avec l'huile Energol bien entendu !

René Vincent signe ici un éloge de la modernité, des femmes pilotes qui sont alors bel et bien présentes dans le paysage automobile des années 1920 et 1930, à l'image d'Héllé Nice, Claire du Gast, Colette Salomon, ou de Mme Junek.



Source gallica.bnf.fr / BnF

Affiche Peugeot à Indianapolis,

d'après René Vincent Circa 1916

3. 6 000 - 8 000 €

L'épopée Peugeot en course 1912 – 1919 :

Peugeot 3x vainqueurs aux USA entre 1913 et 1919, et 2x en France lors des Grands Prix de l'ACF en 1912 et 1913 !

Si la publicité est le vecteur promotionnel par excellence, la course automobile est également l'atout majeur publicitaire de la firme sochalienne en France mais aussi aux Etats-Unis d'Amérique.

Ainsi, les grands pilotes Peugeot - Georges Boillot, Jules Goux et Paul Zuccarelli - accompagnés de l'ingénieur Ernest Henry mettent au point un nouveau moteur de course, un 4 cylindres à double arbre à cames en tête de 7 600cm³ de cylindrée, permettant d'approcher les 190km/h. Dès lors, les succès s'enchaînent pour la marque au lion et cette équipe de « sorciers ».

Les Charlatans triomphent avec leur succès de 1912 lors du Grand Prix de l'Automobile Club de France à Dieppe. L'année 1913 sacre une nouvelle fois Georges Boillot qui remporte cette fois au volant de sa chère Peugeot le Grand Prix de France devant les féroces Delage. La même année, outre-Atlantique, la marque au lion s'impose sur les 500 Miles d'Indianapolis avec à son volant Jules Goux toujours sur L-76, Lion 7 600cm³. Il est le premier européen à s'imposer sur le circuit des 500 Miles d'Indianapolis, un véritable exploit ! Le 5 juin 1913, le journal Motor Age commente cette victoire pleine de panache du français : « Champagne, huile de ricin, et essence, tels sont les ingrédients de la victoire de M. Jules Goux ».

Les années 1914 et 1915 verront de nouveaux podiums pour Peugeot, avec les pilotes Arthur Duray et Jules Goux en cette première année de conflit mondial, puis grâce à Dario Resta avec une deuxième place pour l'édition 1915.

Pour l'édition de 1916, c'est sur une Peugeot L-45 que ce même britannique - Dario Resta - sera sacré, permettant à Peugeot de réitérer la prouesse de 1913. La marque complète cette première place avec le pilote américain Ralph Mulford qui terminera sur la troisième marche du podium.

Enfin, si la compétition automobile ne reprend qu'en 1919 - suspendu en 1917 et 1918 - elle est marquée cette fois par un double succès pour la firme sochalienne à Indianapolis, avec sur la première marche du podium, Howdy Wilcox, et en troisième position le fidèle Jules Goux.

Outre ces succès en France ou en Amérique du Nord, Peugeot a su se montrer très convaincant sur les routes de Sicile, remportant la Targa Florio en 1919, 1922, et 1925, avec à son bord cette fois le frère de Georges Boillot, alors tombé au front lors de la Première guerre mondiale, André Boillot.

L'artiste signe ici une affiche au dessin très dynamique d'un coureur automobile au volant d'une Peugeot, vraisemblablement une L-76 ayant couru à Indianapolis. Une image forte et dynamique soulignée par la belle typographie Peugeot se lisant instantanément ; véritable affiche coup de poing.

René Vincent retranscrit ici une sensation de vitesse, de puissance et de raffinement des automobiles Peugeot ! Le véhicule semble voler à vive allure - filer vers une victoire certaine - laissant derrière lui un nuage de poussières révélant dans ce panache de fumée les couleurs du drapeau Français. René Vincent, signe ici l'une de ses plus belles réalisations.

Bibliographie :

Revue pratique de l'automobile Omnia, Juillet 1920, projet de l'affiche reproduit p. 207.

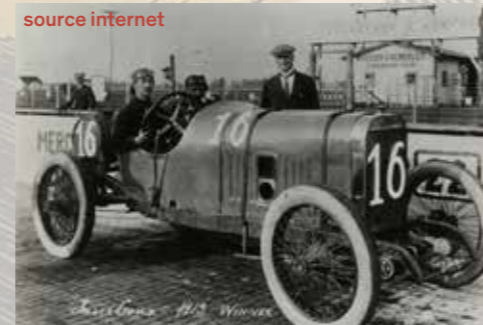
On the road - L'automobile dans l'art, Étude et communication éditions - 2007, référencé sous le n° 95 reproduit p. 85

Exposition :

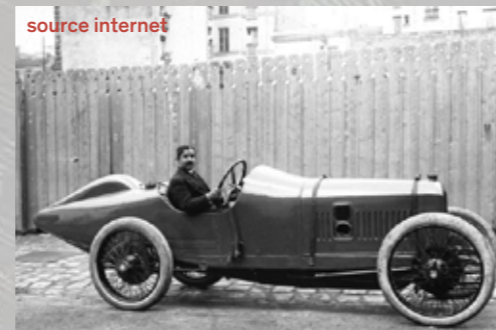
Musée Bibliothèque Pierre André Benoit / Espace de Rochebelle / Musée du Colombier
Alès du 30 juin - 23 septembre 2007

René VINCENT (1879-1936)
Lithographie couleur sur papier
Signée en bas à droite : René Vincent
Imprimerie Draeger, Paris.
Dimension : 158 x 116 cm.

Affiche entoillée. Traces d'humidité, griffures et légères déchirures.



1913 - Jules Goux vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis sur Peugeot L-76



1914 - Georges Boillot at the Indianapolis 500 Grand Prix d'Amérique à Indianapolis / Agence Meurisse



1916 - Dario Resta vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis sur Peugeot L-45



1919 - Howdy Wilcox vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis sur Peugeot L-45



Mascotte Perroquet, par Falcucci Circa 1926

Robert FALCUCCI (1900-1989)
Bronze nickelé - H. 17 cm monté sur socle en bois
Signé Falcucci

Robert FALCUCCI est très connu pour son œuvre graphique d'affichiste, nombreuses de ses publicités paraîtront dans les revues Omnia, Automobilia, Fémina, Vogue, ou L'Illustration. En 1927, Il quitte les studios de dessin de chez Renault pour rejoindre ceux de du célèbre couturier Paul Poiret en 1928. Au début des années 1930, l'artiste excelle dans la conception d'affiches de grands événements automobile comme le Grand-Prix de Monaco ou le Rallye Automobile de Monte Carlo.

Outre cet impressionnant corpus graphique, l'artiste se tourna également vers la création d'une mascotte automobile.

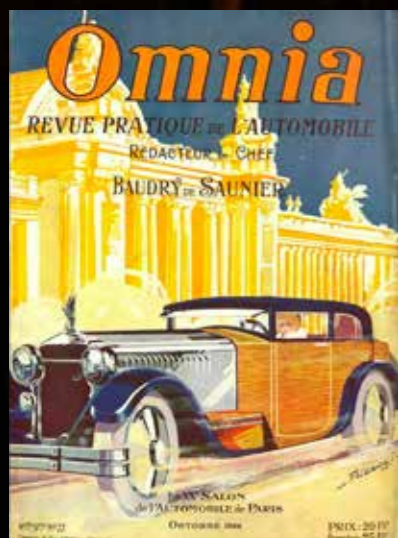
Ainsi, ce bouchon de radiateur dit « Perroquet » sera mis à l'honneur, à la une de la revue pratique de l'automobile Omnia en octobre 1926, à l'occasion du XXème salon de l'automobile de Paris. D'un ensemble de plusieurs pièces de bronze nickelé l'artiste créa un perroquet triomphant aux ailes saillantes, dans un style tout à fait Art-déco.

Bibliographie :

Couverture de la Revue Pratique de l'Automobile Omnia, numéro 77 – Octobre 1926, signée Falcucci

Michel Legrand, Mascottes Automobiles, Edition E.P.A., Paris, 1993, modèle référencé sous le n° 894 reproduit p. 241.

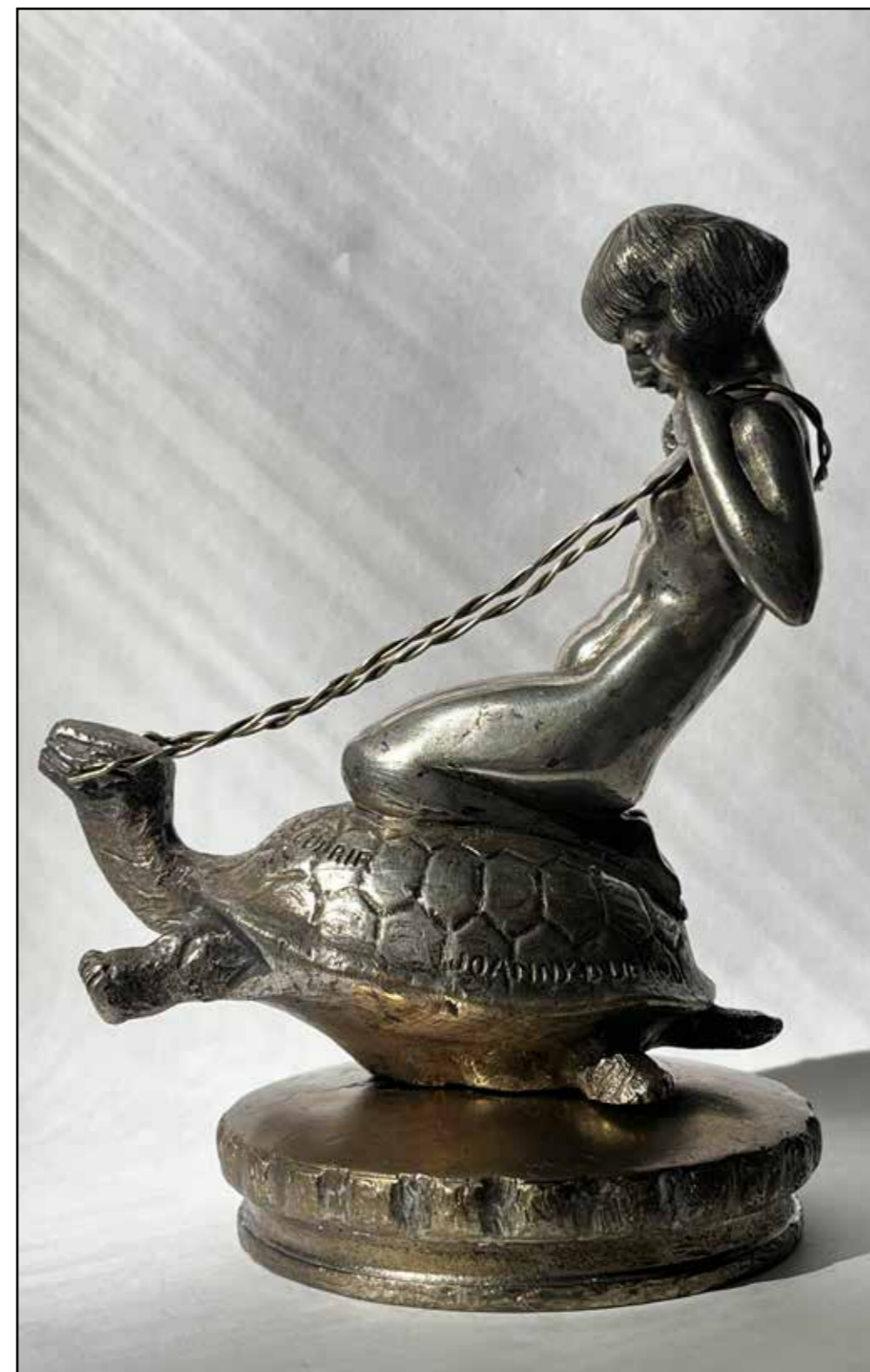
4. 400 - 500 €



Mascotte Rien ne sert de courir, par Joanny Durand, Circa 1925

Joanny DURAND (1886-1955)
Bronze argenté - H. : 14 cm
Signé Joanny Durand – « Rien ne sert de courir »
Modèle déposé et numéroté « 3 »
Monté sur un bouchon.
Très rare, modèle jamais répertorié.

5. 3 000 - 5 000 €



Sculpteur, graveur, céramiste, affichiste, poète, écrivain, Joanny Durand est un artiste touche à tout de la première partie du XXème siècle. Élève de J. DAMPT (1854-1945) et de INJALBERT (1845-1933), dès 1901, il suit des cours à l'Ecole Régionale des Arts Industriels de Saint-Etienne avant d'entrer à l'Ecole des Beaux-Arts de Paris en 1910.

Envoyé sur le front en 1914, Joanny Durand est caporal au 238e Régiment d'Infanterie. Victime de trois balles et d'un éclat d'obus, il revient de la bataille de la Marne mutilé, avant de recevoir la médaille militaire avec citation. Une fois la paix retrouvée, inspiré par l'histoire de France et le devoir de mémoire, il recentre son œuvre sur la construction de monuments à la gloire de Ceux de 14.

Hormis ces réalisations en l'hommage de ceux tombés lors de la Première Guerre mondiale, Joanny Durand fut très prolifique durant l'entre-deux guerres. Il expose notamment aux salons des Artistes Français, à l'exposition des Arts décoratifs et industriels modernes de Rouen en 1923, et en 1929, reçoit la médaille d'or à la 4e Exposition internationale d'arts décoratifs modernes et de l'habitation à Nice.

La poésie et l'inventivité des années 20 de Joanny Durand sont ici mises au service d'une mascotte automobile. L'artiste met en forme son interprétation de la fable de La Fontaine ; une femme tire les rênes de la tortue contrainte de ralentir. Cette fois, c'est la femme qui cherche à se hâter lentement, à un train de sénateur, car elle sait que rien ne sert de courir, mieux vaut partir à point. Véritable ode à la lenteur, dans un monde alors en quête de cette griserie qu'apportent vitesse et automobile.

Bibliographie :

Grande encyclopédie du Forez et des communes de la Loire. Gilbert GARDES, directeur de publications, Le coteau, Horvath, 1984, p. 227 à 231.

Mascotte Victoire, par René Lalique

6. 6 000 - 8 000 €

Circa 1928

Bouchon de radiateur en verre blanc moulé pressé satiné mat et brillant, signé R. LALIQUE France en relief dans la masse. Circa 1928. Monté avec une bague sur un socle en marbre noir.

Dimensions : Haut. 15 cm ; Diam. 6,6 cm ; Longueur hors tout : 25,5 cm
Etat d'usage.

Exceptionnelle mascotte devenue symbole de la période Art déco.
Appelée Victoire ou Spirit of the Wind, « l'Esprit du vent », vraisemblablement créée pour rendre hommage à la Victoire des Alliés de 1918.

René Lalique (1860-1945) :

Joillier et verrier de formation, René LALIQUE lie son talent avec le monde de l'automobile pour la première fois en 1906 avec la conception et création du trophée destiné aux participants de la Targa Vincenzo Florio. La course éponyme, du nom de son fondateur, récompensait ses vainqueurs par une Targa - signifiant plaque en italien - et gravée par René Lalique montrant une voiture en course sur fond de paysage sicilien.

Fort de ce premier succès, tout comme du développement de l'automobile et de ses accessoires à travers les mascottes, René Lalique contribua lui aussi à cette mode des années 1920 et 1930.

Lalique et les bouchons de radiateurs (1925 - 1937) :

A partir de 1925, René Lalique, ne crée pas moins de 30 modèles de ces mascottes. Le verre et sa transparence permettent ainsi aux ateliers de René Lalique un éclairage interne. C'est bien là le summum du luxe que vient de créer Lalique en proposant des bouchons de radiateurs lumineux. Ces mascottes deviennent de véritables sculptures de lumière, illuminées de l'intérieur grâce à une dynamo alimentant un système d'éclairage de 6V. Le brevet d'invention demandé le 22 janvier 1929 avait trait au « bouchon lumineux pour radiateurs de voitures automobiles ».

Créée en 1928, Victoire demeure l'une des mascottes les plus magnifiques qui soient, représentant une allégorie de la paix. Conçue pour célébrer le 10e anniversaire de l'Armistice du 11 novembre 1918, ce visage féminin en mouvement prend vie au cœur de la matière, un verre à la fois satiné et brillant. La chevelure, évoquant un coiffe indienne profilée, et la bouche entrouverte laissant entendre un cri strident, créent un effet de vitesse et de puissance unique.

Si par mesure de sécurité, la mascotte est retirée du catalogue en tant que telle en 1937, elle continue cependant d'être commercialisée avec une nouvelle fonction. Les mascottes restantes sont transformées en statuette décorative, presse-papier ou serre-livres. Ces usages sont rendus possibles en fixant la mascotte avec une bague métallique sur des dalles de verre opalin noir.

Ainsi, les mascottes automobiles représentent une période spécifique de l'histoire automobile, reflétant à la fois l'artisanat artistique et l'évolution du design automobile au fil des décennies, Victoire de Lalique en est la plus belle des représentations par son matériau, sa signature, et sa conception mais aussi par sa postérité, autant symbole de l'Art déco que de la passion Automobile.

Brevets Lalique :

- N° 472.382, délivré le 4 août 1914, procédé de décoration du verre ou matières transparentes par motifs éclairés au moyen de foyers lumineux dissimulés ou non.
- N° 667.382, délivré le 1 février 1929, bouchon lumineux pour radiateurs de voitures automobiles.

Bibliographie :

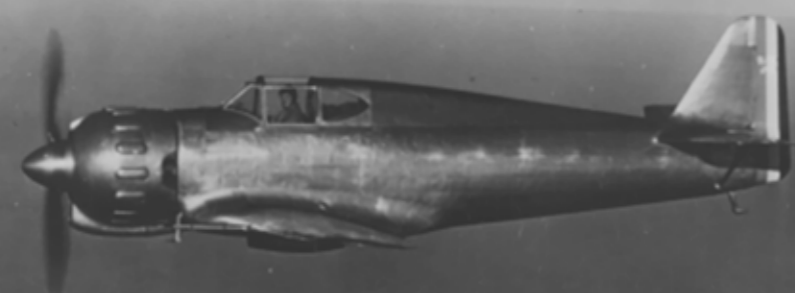
Félix Marcilhac, «René Lalique, catalogue raisonné de l'œuvre de verre», Les Éditions de l'Amateur, Paris, 2011, Section Bouchons de radiateur, modèle référencé sous le n° 1147 reproduit p. 502.

Michel Legrand, « Mascottes Automobiles », Edition E.P.A, Paris, 1993, modèle référencé sous le n° 251 reproduit p. 91.



Malle militaire Avions Marcel Bloch (Dassault) Type MB.151, 1938

7. 50 - 150 €



Malle militaire de transport en bois avec un couvercle à charnière et équipée d'une poignée noire de chaque côté. Dimensions : Haut. 67.5cm ; Larg. 108cm ; Prof. 60cm. Impression avec une inscription AVIONS MARCEL BLOCH TYPE 151 sur l'ouvrant, et mention manuscrite rouge « 601 ».

Or, l'avion 601 de la production Marcel Bloch n'est en réalité pas un MB.151 mais MB.152, nouvelle évolution du MB.150. Ainsi, le MB.152 est alors affecté au GC II/9, 3ieme Esc. Abattu en combat aérien le 3 juin 1940 lors d'un affrontement avec un groupe de bombardiers protégés par des Bf109. L'avion s'écrase en flammes à Verberie (Oise) et son pilote, le Sergent SIBIRIL est tué. Cette malle pouvait contenir tout le matériel pour ranger le matériel destiné aux radios, parachutes, cartographies ou comme stock de pièces de rechanges.

Les AVIONS MARCEL BLOCH TYPE 150 à 157 :

La société des avions Marcel Bloch est une entreprise aéronautique française créée en 1929 par Marcel Bloch (1892-1996). Si celui fait changer son patronyme en Marcel Dassault en 1946 ; c'est sous ce nom, que le groupe Dassault est devenu l'un des leaders mondiaux en aéronautique militaire.

Aussi, dans les années 1930, la course aux armements précédant la Seconde Guerre mondiale est intense, notamment dans le secteur aéronautique. Les avancées technologiques rapides dans l'aviation ont joué un rôle crucial dans les opérations militaires au début de la

guerre. En France, au cours de la période 1939 - 1940, l'armée de l'air française dispose de plusieurs types d'aéronefs pour la défense du ciel, dont notamment ceux issus des chaînes de production de Marcel Bloch. La France prépare alors la future bataille de France, qui s'est déroulée de mai à juin 1940.

Ainsi, le Bloch MB.150 et ses dérivés MB.151 à MB.157 sont des avions militaires français développés par la Société anonyme des avions Marcel Bloch, construits en série dans les usines de Châteauroux. Le 18 août 1938 le prototype - l'avion monoplace de chasse dérivé du Bloch MB-150 - renommée Bloch 151, fait son premier vol. Il s'agit d'une nouvelle version largement modifiée, un avion monoplace tout en métal. Cette spécificité, que l'on doit à l'ingénieur Lucien Servanty, permettait alors une construction en série de ces aéroplanes, associé à des procédés de fabrication modernes.

D'une masse totale de 2522 kg, l'avion de chasse est équipé d'un moteur en étoile à prise directe Gnome et Rhône 14N-35 développant 930 ch. à 4 400 m et permettant une vitesse maximale : 460 km/h à 4000 m. D'autre part, en 1939, il est le seul chasseur au monde à être équipé de 2 canons de 20 mm Hispano-Suiza HS-404 tirant hors du champ de l'hélice.

Au total, 750 Bloch de la série MB 150 ont été construits depuis la date du premier vol le 4 mai 1937.



Bugatti Type 35 à Montlhéry, par Jean-Marie Guivarc'h

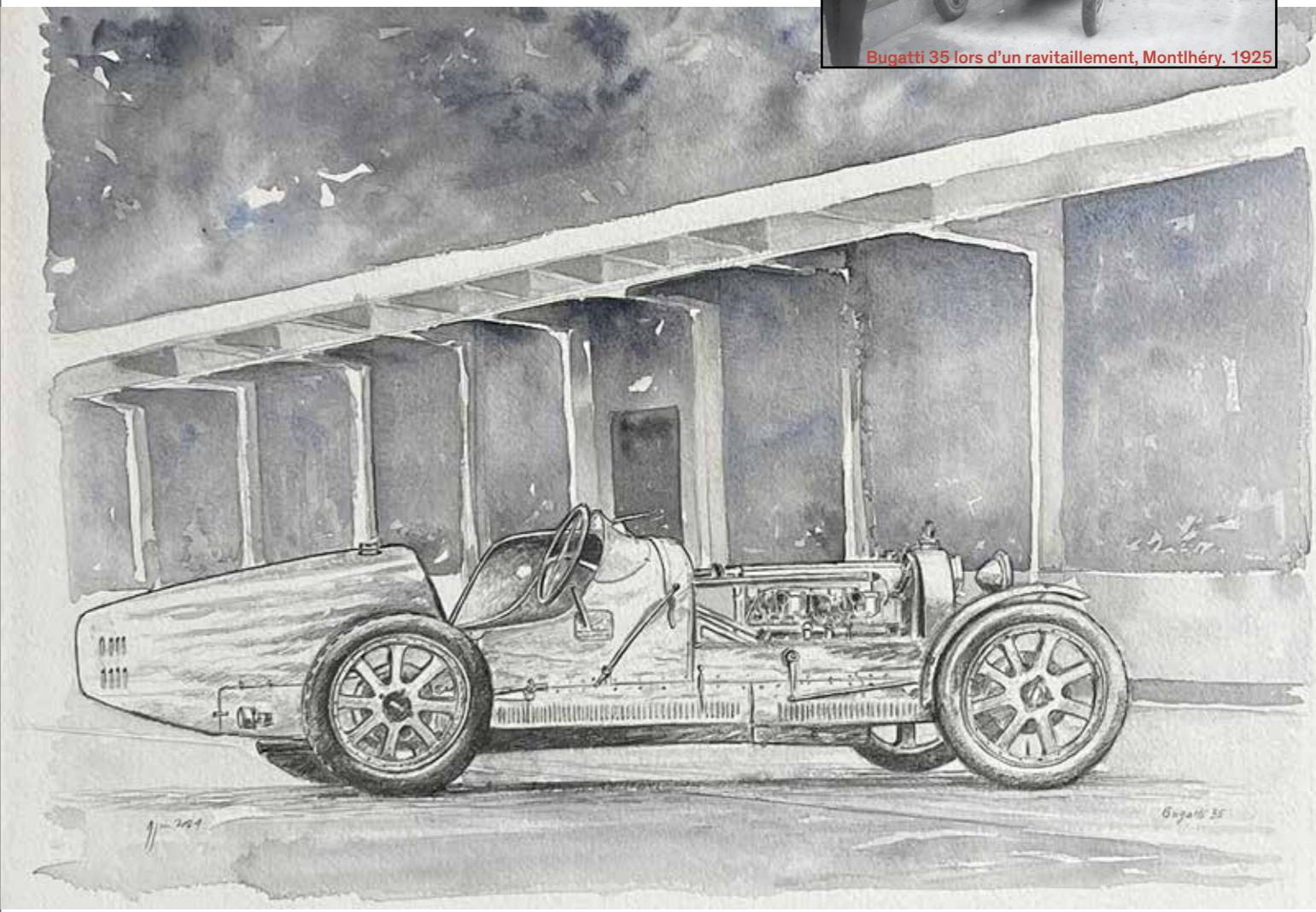
8. 300 - 600 €

Jean-Marie GUIVARC'H (né en 1960)
Crayon et aquarelle, 41 X 57cm
Pièce encadrée 52 X 72cm
Illustration originale
Une célèbre Bugatti 35 dans son environnement naturel

Adeptes du croquis, Jean-Marie Guivarc'h sévit dans le milieu de la voiture d'avant-guerre depuis des décennies. Là où les avant-guerre roulent, vous trouverez sûrement Jean-Marie et son tabouret de pêcheurs. Il dessine nos chères automobiles, en captant sur son papier tout ce qui fait leurs charmes. Pour le centenaire de la Bugatti Grand Prix, il a réalisé une série limitée d'illustrations exposées à Retromobile, dont celle proposée dans cette vente.



Bugatti 35 lors d'un ravitaillement, Montlhéry, 1925



Voiture à pédales Devillaine, Modèle DEVISIX Renault Circa 1930

9. 1800 - 2000 €

Ets Devillaine et Frères constructeur – Type Devisix
Modèle Renault, châssis métallique, et carrosserie en bois couleur ivoire à filets rouge.
Carrosserie pointe Bordino, propulsion par pédales, siège réglable, tableau de bord
avec montre et compteur, pneumatiques en caoutchouc de type Ballon – Bergougnan
(250x40), éclairage électrique, commande de frein à main extérieur, ligne d'échappe-
ment latéral courant tout du long, siège en sky rouge.
Joint une corne d'appel. Carte grise absente
Longueur : 145 cm – Hauteur : 54 cm
État strictement d'origine, très belle patine malgré son état d'usage.



Voiture de manège Brabant Circa 1940

10. 600 - 1000 €

Voiture en bois montée sur un socle
Longueur : 125 cm – Hauteur : 48 cm
Dans son état d'origine, joliment patinée, usures.
Provenance : aurait été monté sur un manège à vapeur de l'Al-
lemagne de l'Est



Voiture à pédales Eureka, Modèle «Delage» Baby 35 Circa 1935

11. 100 - 300 € / Sans réserve

Modèle Baby 35 - Code EK 17, calandre dite « Delage »
Corps en acier embouti, peint en British Racing Green.
Année de sortie : 1935-1940
Longueur 100 cm – Hauteur : 35 cm
Accidents, manques et oxydations.
Carte grise absente



«N°3», bronze par Yan Verdier

12. 3000 - 5000 €

Yan VERDIER (né en 1972)
Exemplaire numéro 2/8
Fondu chez Blanchet Landowski, la célèbre fonderie utilisée par Buffet, César, Ustinov...
Un livre accompagne le bronze, expliquant sa genèse et ses différentes étapes de fabrication
29 x 19 cm

Yan Verdier se passionne très jeune pour l'Automobile. Sa rencontre, à l'adolescence, avec la famille Novo, spécialiste Bugatti, est décisive. Été comme hiver, il passe le plus clair de son temps libre à seconder Henri et à l'écouter raconter les courses des années 30. En 2002, il édite « Une vie pour BUGATTI », la biographie d'Henri NOVO, témoin d'une époque révolue.

Bronzier d'Art, cet artiste s'exprime au travers de différentes techniques. Il crée des sculptures en métal, des bijoux et des linogravures. N°3 a été pour lui un long cheminement. Cette sculpture en bronze s'inspire des grandes heures de la course automobile des «années folles». Avec sa ligne racée, son échappement extérieur et ses grandes roues flasquées, N° 3 exprime la vitesse et le danger que bravaient les pilotes. Des virtuoses, des pionniers.



BNC contre Salmson sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, P. Dumont, 1970

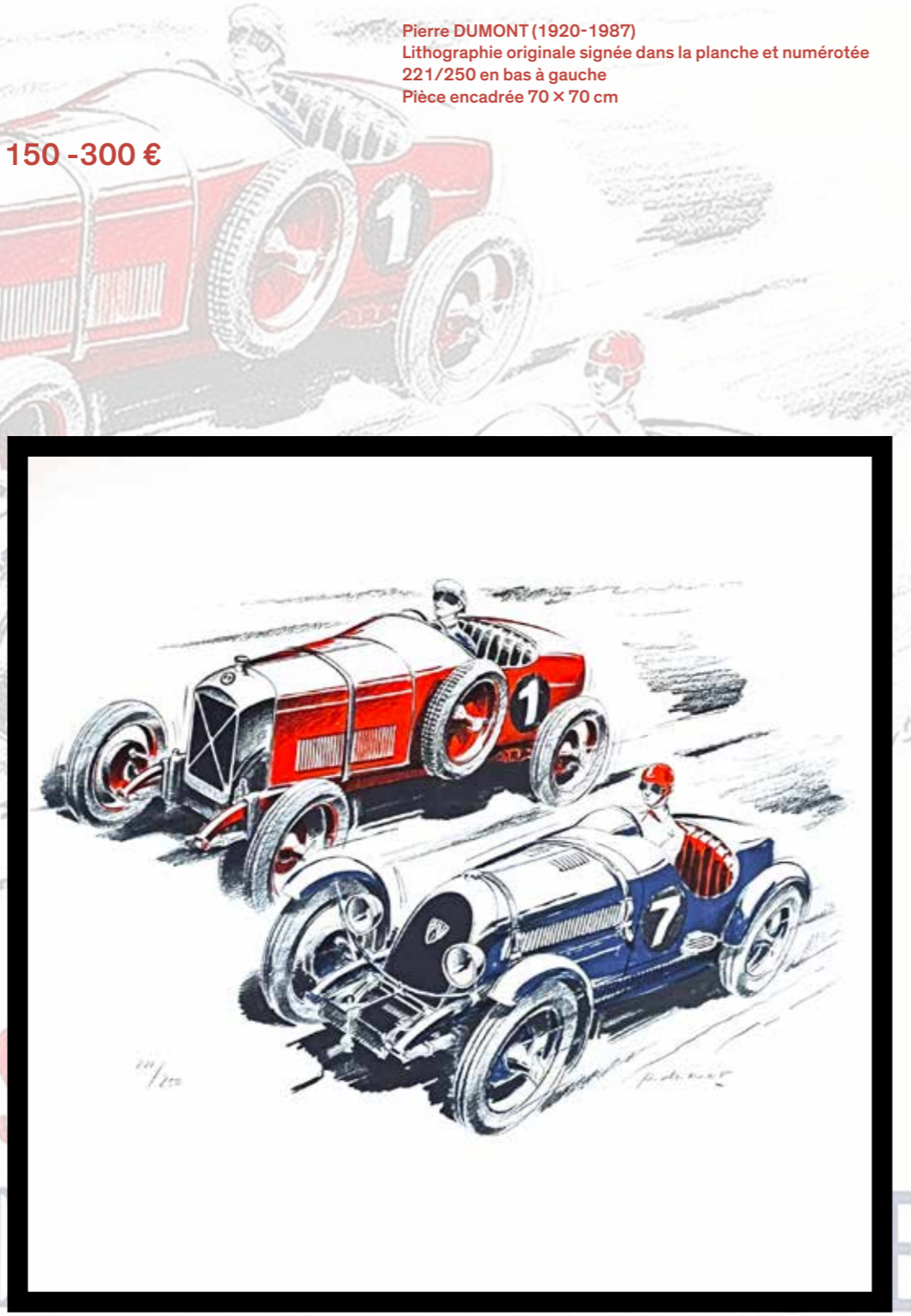
13. 150 - 300 €

Pierre Dumont commença sa carrière en 1946 comme chef du bureau de dessin à la Revue Technique Automobile (RTA). Par la suite, il décida de se tourner vers une production plus graphique encore : il publie alors dans l'Album du Fanatique de l'Automobile, La Vie de l'Auto, et conçoit également des publicités pour Panhard ou Rosengart. Outre ce talent de dessinateur, on peut apprécier la plume de DUMONT dans son ouvrage référence « Au temps des Automobilistes » (1965) ou encore dans « Les Pur-Sang de Molsheim » (1975).

Ainsi, ce dessin a été conçu originellement pour l'affiche de la 6ème édition des Coupes de l'Age d'Or 1970, organisée par des pionniers de l'automobilisme en France, à l'instar de Serge Pozolli et Jacques Potherat. Cet événement à la gloire des automobiles de compétition de 1925 à 1940 débuta en 1964, sur le Circuit de Rouen-les-Essarts en ouverture du Grand Prix de l'ACF avant d'investir l'anneau de Montlhéry en 1968. Il s'agit alors de la première course historique de voitures anciennes organisées par l'association des Amis de l'Histoire de l'Automobile, l'Album du Fanatique de l'Automobile, l'Automobiliste, et Moto-Revue.

Plus tard, cette course historique fut reprise sous le nom du Grand Prix de l'Age d'Or et continue d'avoir lieu chaque année. D'autre part, cette même idée de promouvoir les véhicules d'avant-guerre fut reprise sous le nom de Vintage Montlhéry par Jacques Potherat, avant de revoir le jour en 2011 sous le nom de Vintage Revival Montlhéry, avec ce même esprit de convivialité et cette même passion des mécaniques d'un autre temps.

En outre, si l'année 2024 célèbre les 100 ans du mythique circuit de Linas-Montlhéry, c'est également l'occasion de rendre hommage à ceux qui l'ont fait (re) vivre dans les années 70 au travers de ce dessin signé P. Dumont.



Pierre DUMONT (1920-1987)
Lithographie originale signée dans la planche et numérotée 221/250 en bas à gauche
Pièce encadrée 70 x 70 cm

Rétroviseur d'automobile rétroéclairé, Circa 1930

14. 100 - 200 €

Laiton nickelé
Dimensions miroir : 6,5 x 12 cm
Dimensions rétroviseur : 7 x 16 cm
Monté sur une rotule pouvant s'orienter en tous sens.
Patte de fixation universelle.
Modèle déposé. S.B. Paris Accessoires Automobiles
Spécialités l'Éclairage.

Le gendarme dresse des contraventions... mais il méprise lui-même les règlements

L'Œuvre a signalé dernièrement, les abus auxquels se livrent certains gendarmes, qui, au lieu de se placer aux croisements dangereux et d'y faciliter la circulation, se dissimulent dans les encoignures pour siffler les automobilistes et leur chercher noise.

Ces représentants de l'autorité semblent très occupés, à l'heure actuelle, à « pincer » les automobilistes pour défaut de « rétroviseur » — appareil dont on s'était fort bien passé jusqu'alors, et qui vient de se révéler indispensable. C'est pourquoi on ne voit aucun uniforme aux tournants signalés comme dangereux, ni aux routes en lacets pour refréner l'ardeur impéieuse des « excentriques du volant ».

En août dernier, vers 7 heures du soir, M. M... traversait en voiture le petit village de Lux, près de Chalon-sur-Saône, lorsqu'il fut sifflé et gratifié d'une contravention pour défaut de rétroviseur.

La chose est, en soi, de minime importance, mais on peut cependant trouver peu logique la façon dont est faite la police de la route, car au cours d'un voyage de 3.500 kilomètres, notre automobiliste rencontra de nombreux gendarmes à qui il demanda même des renseignements et ne fut jamais inquiété.

Mais où l'histoire ne manque pas de piquant, c'est que M. M... a constaté, au cours de sa randonnée, que les voitures et les motocyclettes des gendarmes sont parfaitement dépourvues de rétroviseur !

Alors on est en droit de se demander si les règlements sont exclusivement applicables aux « civils » et si leur fonction confère aux gendarmes des qualités insoupçonnées, comme celle, par exemple, de voir derrière eux, sans miroir rétroviseur ?

Paru le 17 Septembre 1933.



Miroir rétroviseur lumineux de stationnement – Miroir le jour – Lanterne la nuit. De part et d'autre du rétroviseur, feu rouge et feu blanc diamantés s'allument de l'intérieur du rétroviseur, pouvant ainsi être employés comme lanternes de stationnement. A noter qu'en France les rétroviseurs deviennent obligatoires par le décret du 19 janvier 1933, mesure applicable au 1er juillet de la même année et source de nombreuses querelles entre forces de l'ordre et automobilistes comme l'illustre l'extrait ci-joint.



Affiche du 31eme Grand-Prix de l'ACF d'après Savignac 1937

15. 7 000 - 9 000 €

Pour les éditions 1936 et 1937, l'ACF décide d'imposer la Formule Sport, avec une cylindrée maximale de 4,5 litres et interdisant l'usage d'un compresseur. Voici les grandes lignes du règlement qu'impose le comité organisateur du XXXI Grand Prix de l'ACF – Voitures de Sport :

- Le GP de l'ACF se courra le 4 juillet 1937 sur le circuit routier de Linas Montlhéry dont chaque tour mesure 12 kilomètres 504 mètres et 35 centimètres
- Le GP de l'ACF sera sur une distance de 500 kilomètres environ, soit 40 tours de circuit routier de Linas-Monthléry
- Au premier sera remis la somme de 100 000 francs (et en espèce s'il vous plaît !)

Allons à Montlhéry sur la grille de départ du XXXIe Grand-Prix de l'ACF :

Bugatti, Talbot, ou Delahaye sont bien présentes sur la ligne de départ à 14h00. Le drapeau à damiers s'agite et les bolides démarrent en trombe. Peu de suspens ensuite, c'est Sommer qui dirige la course durant les 20 premiers tours, avant que Louis Chiron ne le double et guide la course jusqu'à l'arrivée. Le vieux renard – surnom affectif donné à Chiron pour son intelligence de course – devient le premier pilote de l'histoire à gagner trois fois le Grand Prix de France ! In fine, ce furent quatre Talbot qui arrivèrent dans les cinq premières places, constituant un podium 100% Talbot : le GP de l'ACF 1937 consacre une triple victoire des automobiles Talbot.

Le GP de l'ACF ayant vu la Bugatti Type 57G de Sommer s'imposer en 1936, l'affiche de 1937 semble mettre à l'honneur les Pur-Sang de Molsheim. Savignac représente une Bugatti stylisée, réduite à ses éléments constitutifs fondamentaux que sont la calandre en fer à cheval, l'essieu Bugatti, et la roue de l'auto ; le tout dans un formidable esprit de vitesse. Les trois lettres « ACF » associées à la date de l'évènement permettent une grande clarté du message. Autant d'éléments permettant de considérer cette affiche comme un classique du corpus de l'œuvre du maître, et plus généralement des affiches Art-déco.

Célèbre affichiste du XXème siècle, les œuvres graphiques de Savignac font aujourd'hui partie de notre imaginaire commun. Son style est efficace et impactant tout en restant d'une grande simplicité. Si l'artiste a surtout marqué la seconde moitié du XXème siècle - illustrant le développement exponentiel de la publicité lors des Trente Glorieuses -, il fit ses armes dès les années 1920 en autodidacte avant de rencontrer le maître de l'affiche Art-déco Cassandre en 1933. Dès lors, l'on ressent une inspiration du style Cassandre dans les œuvres du jeune Savignac. Également épaulé par l'illustrateur Charles Loupot, l'artiste rejoint l'Alliance graphique en 1935. Il continue d'affirmer son propre style et devient lui aussi un maître de l'affiche en affirmant sa patte - désormais reconnaissable de tous - associée à un trait d'humour toujours aussi délicat.

L'artiste signe une affiche géniale du début de sa carrière avant que son talent ne soit encore reconnu de tous, seuls ses pairs l'ont - à cette période - déjà adoubé. Une œuvre qui s'inscrit tout à fait dans le sens de la définition de l'affiche établie par Savignac lui-même : « populaire et aristocratique ».

Bibliographie :

Arts et Métiers Graphiques - Numéro 58 - Juillet 1937

Anne-Claude LELIEUR Conservatrice Général de la Bibliothèque Forney, Raymonde BACHOLLET, Savignac Affichiste, Editions Bibliothèque Forney, Paris 2001, référencé sous le n° 7 reproduit p. 95

Maître Hervé POULAIN, Aleth HOURDAN, Ann HINDRY, On the road - L'automobile dans l'art, Étude et communication éditions, 2007, référencé sous le n° 88 reproduit p. 74

Exposition :

Musée Bibliothèque Pierre André Benoit / Espace de Rochebelle / Musée du Colombier Alès, 30 juin - 23 septembre 2007

Musée National du Sport, « A toute vitesse » Paris, 6 avril - 21 septembre 2009

Raymond SAVIGNAC (1907-2002)
Signée et datée en haut à droite : SAVIGNAC 37
Tampon «Automobiles Club de France 1937»
Edition Alliance Graphique, imprimerie L.Danel, Paris.
158 x 117 cm. Entoilée.
Superbe état malgré une légère déchirure et traces de pliures.
Très rare affiche, jamais vue en vente, pièce de musée.



Louis Chiron sur Talbot pendant la course



Chiron à l'arrivée, célèbre sa victoire



Projet publicitaire Bugatti

« Berline et Mannequin », Circa 1938

16. 100 - 200 €

Projet publicitaire d'après une photographie de Fernand NADAL, imprimée sur carton rigide. 28 x 39cm. Très bel état. Encadrée.
Projet de calendrier ou de support d'éphéméride.
Trône au centre le logo BUGATTI en léger relief.
Femme élégante habillée en Jacques Heim haute couture posant devant un Type 57 Galibier.



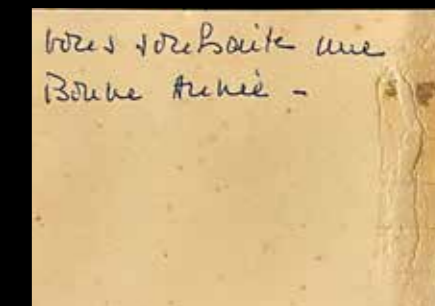
Carte de visite de Pierre Marco Directeur Général des automobiles Bugatti avec annotation manuscrite

Circa 1947

17. 50 - 150 € / Sans réserve



Pierre MARCO (1896 - 1979)
Directeur Général des Automobiles Bugatti
entre 1947 et 1951.
Carte de visite portant une note manuscrite
recto - verso : « Vous remercie de vos vœux
aimables et vous souhaite une bonne année. »
Sous verre, accompagné d'un tirage récent
d'une photo de Pierre Marco au volant d'une
Bugatti Type 32 Tank lors du Grand prix de
l'A.C.F. 1923



Pierre Marco, le fidèle d'Ettore Bugatti.

Pierre Marco rejoint le Patron dès 1919, puis devient pilote d'usine pour la marque. Il court au volant d'une Bugatti Type 22 et termine quatrième à Brescia le 8 septembre 1921. En 1922, il connaît ses premiers succès au Grand Prix de France prenant la 3ème place au volant d'un Type 30. Pour le Grand Prix de France 1923, qui a lieu à Tours, Ettore Bugatti aligne quatre Type 32 - communément appelés « Tank de Tours » - sur la ligne de départ ; Pierre Marco pris le volant de la N°16.

Pilote accompli et homme de confiance d'Ettore qui lui donne des responsabilités, il devient « surintendant des réparations » de l'usine avant la Seconde Guerre mondiale. Avec la déclaration de guerre, il est envoyé à Bordeaux et devient responsable du contrôle des stocks.

Au lendemain de la guerre, et après la mort d'Ettore Bugatti en 1947, les héritiers nomment Pierre Marco comme nouveau Directeur Général des Automobiles Bugatti et le stock de pièces détachées transféré à Bordeaux en 1941 retourne à Molsheim. L'activité industrielle se réorganise tout doucement. Pierre Marco occupe désormais un rôle clef dans la remise sur pied des usines et passe de nouveaux contrats pour tenter de maintenir la marque à flots.

En 1951, le fils cadet Roland d'Ettore Bugatti, entreprend de raviver la marque avec une production en petite série d'automobiles en se basant sur la Type 57, avec une nouvelle carrosserie plus contemporaine en berline, coupé et cabriolet, désormais rebaptisée Type 101. D'autre part, en 1955, Roland Bugatti et Pierre Marco tentent une dernière fois de ranimer la marque en lançant le Type 251 - 25 pour 2,5 litres et 1 pour « 1er prototype » - une voiture de Grand Prix équipée d'un moteur 8 cylindres, conçue par Colombo, disposé de manière transversal en position centrale arrière.

Après la tragique disparition de Jean Bugatti en 1939, c'est en Pierre Marco que le Patron avait vu son successeur naturel. Pierre Marco quitte la marque des Pur-Sang en 1958 après avoir suivi l'épopée Bugatti, avant et après-guerre, et s'éteint à Molsheim le 29 septembre 1979 après avoir œuvré toute sa vie au rayonnement des Automobiles Bugatti.

Relique de la quatrième Bugatti 57 SC Atlantic #57453, 1936

18.5000 - 10000 €

« La Voiture Noire »



Relique de la quatrième Bugatti

57 SC Atlantic #57453, 1936

18.5 000 - 10 000 €

La plaque de châssis originelle de la Bugatti Atlantic 57SC disparue.

Depuis plusieurs décennies, la « voiture noire » comme elle est surnommée a fait couler beaucoup d'encre. C'est grâce à l'historien de la marque Pierre-Yves Laugier que son existence sera mise en évidence (nous vous invitons à vous procurer son ouvrage sur les Bugatti 57 Sport). Dès lors, tout amateur de voitures de collection a fantasmé d'en faire la découverte, au fond d'une grange, sous d'épaisses couvertures.

Elle a fait, fait encore et fera encore rêver nombre d'amateurs et sa quête, à l'image de celle de la Santa Maria, est devenue légendaire. Certains disent que si elle apparaissait, elle deviendrait la voiture la plus désirée au monde.

La plaque de châssis que nous vous présentons est donc celle qui fut apposée sur la voiture à sa sortie d'usine le 3 octobre 1936. La voiture noire sera ensuite photographiée avec différentes immatriculations (très fréquents chez Bugatti) et la dernière trace écrite, en février 1941 à Bordeaux, la mentionne en tant que #57454, la plaque originelle #57453 était donc déjà séparée de la voiture juste avant qu'elle ne disparaisse.

Mais à quel moment et pourquoi la plaque et la voiture ont-elles été séparées ?

Une théorie a retenu notre attention :

En juin 1937, le numéro de châssis #57453 est attribué à une Berline Gangloff. On peut donc supposer que la plaque de châssis ait été prélevée sur l'Atlantic et installée sur la Berline. Cette théorie est d'autant plus plausible, qu'en juin 1939, l'Atlantic est prêtée au Roi de Belgique sous l'identité #57454. La voiture noire sera photographiée une dernière fois à Molsheim en 1939, avant de partir pour Bordeaux. La Berline avec la plaque originelle #57453 continuera sa route et passera entre les mains de Jean De Dobbeleer vers 1958, sûrement inconscient qu'il a entre les mains la plaque de l'Atlantic de l'usine. Des décennies plus tard, la plaque sera retrouvée sur une autre voiture, que l'on sait être passée chez De Dobbeleer.

Il s'agit dans tous les cas d'une pièce significative du puzzle qui tient en haleine le monde de la voiture de collection depuis des décennies. C'est également à notre connaissance, l'unique morceau de la voiture noire de l'usine dont l'authenticité et l'appartenance ne font aucun doute.



Catalogue Automobiles Bugatti Type 57, Circa 1938

19. 400 - 500 €

Automobiles Bugatti – Le pursang de l'automobile
Catalogue version française In 4° (23x30cm) de 28 pages
sur papier fort, relié par 2 agrafes.
Photographies de Fernand NADAL, A. Well, Agence France
Presse & New York Times. Conception et réalisation Pu-
blimp-Nadal à Paris.

Présentation des modèles Galibier, Ventoux, Stelvio, Atalante, Atlantic, T57G Tank ac-
compagnés de mannequins habillées d'ensembles et de fourrures de la maison Jacques
Heim. La dernière page montre le tableau de toutes les victoires Bugatti de 1936 et de
1937 (y compris la victoire au 24 Heures du Mans de Wimille & Benoist). Vues des ma-
chines et de l'usinage de précision des machines Bugatti.

Cette brochure en très bel état - est probablement le plus beau morceau de la littérature
produit par Bugatti.



Le pursang de l'automobile

32

GANTERIE

Paire de gants d'automobiliste en loutre de la maison HARRODS Circa 1930

20. 100 - 200 €

HARRODS, Circa 1930
Paire de gants à crispin en loutre (*Lontra canadensis*)
Taille 9 - Longueur 40cm dont 17cm de manchette.
Complètement bordé de loutre, à l'exception de la partie
inférieure, en chevreau.
Griffé Harrods LTD London dans la doublure, bouton signé.
Probablement stock neuf d'époque, jamais porté.



AVIS SPÉCIAL

Les acheteurs potentiels sont avisés que plusieurs pays interdisent l'importation de biens contenant des ma-
tériaux provenant d'espèces en voie de disparition, y compris, mais sans s'y limiter, le corail, l'ivoire et l'écaille
de tortue. Par conséquent, les acheteurs potentiels doivent se familiariser avec les réglementations douanières
pertinentes avant d'encherir s'ils ont l'intention d'importer ce lot dans un autre pays.

Ce lot est soumis à des restrictions d'exportation et d'importation de la CITES. L'acheteur est responsable de
l'obtention et du paiement des permis nécessaires. Veuillez contacter le département pour plus de détails.

automobiles

- 21 Lancia Belna Coupé «Paul Née» 1936.....20 000/25 000 euros
- 22 Ariès Super 10/50 C2 1936.....10 000/15 000 euros / Sans réserve
- 23 Chevallier Bol d'or 1100 Circa 1930.....120 000/150 000 euros
- 24 Lafont Speciale GAR Circa 1928.....60 000/80 000 euros
- 25 Amilcar Compound B67 1939.....10 000/15 000 euros
- 26 Henri Labourdette Trên-car Circa 1920.....5 000/7 000 euros
- 27 Simca 9 Sport 1953.....5 000/10 000 euros / Sans réserve
- 28 Lambert CS Roadster Grand Sport 1950.....110 000/150 000 euros
- 29 Amilcar M2 1929.....10 000/15 000 euros
- 30 Salmson S4-D 1936.....4 000/6 000 euros
- 31 Austin seven RM Saloon 1931.....4 000/6 000 euros
- 32 Simplex Type 602 Circa 1953.....1 500/2 500 euros

Notes à l'intention des acheteurs :

- Les véhicules seront déplacés immédiatement après la vente et stockés à Fontainebleau. Un forfait de 300 euros HT par véhicule sera facturé.
 - Les véhicules pourront être retirés, après paiement intégral du montant dû, dans notre showroom de Fontainebleau.
 - A partir du 20 mai des frais de gardiennage seront facturés à hauteur de 65€ HT par jour.
 - Tous les lots sont vendus « en l'état ».
- L'exposition sur trois jours des véhicules et des objets d'automobilia permet à chaque acquéreur d'observer chaque lot afin d'encherir en connaissance de cause. N'hésitez pas à vous rapprocher de nos spécialistes pour toute demande d'informations.

-Automobile : 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 900 000 euros et de 1% HT (soit 13.20 % TTC) à partir de 900 001 euros.



LE X^e

Le X^e Bol d'Or a été remporté par M. VIOLET sur HUASCAR remporte la 1^{re} place et le meilleur temps.

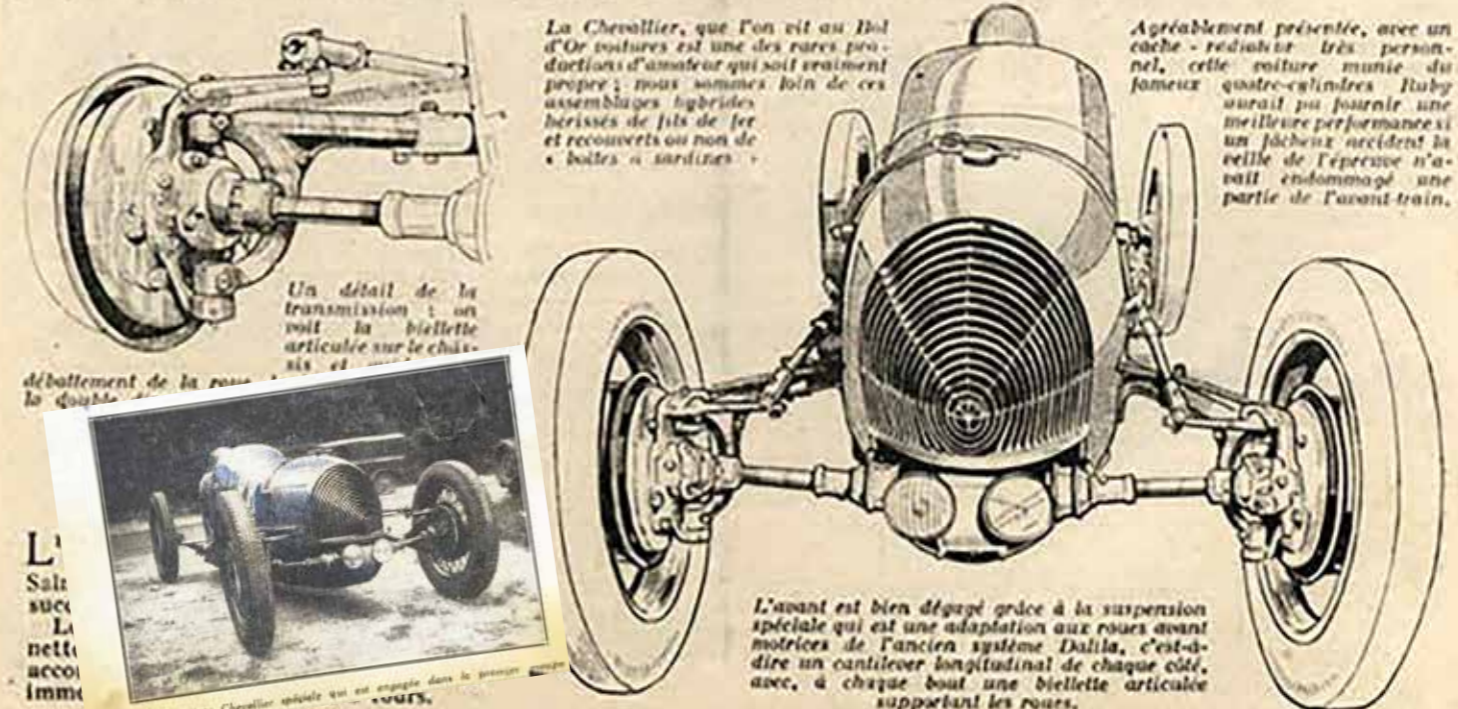
CLASSIFICATION

Tricycles: 350 cmc. — 1. Chéret (Sphinx Staub, 1.033 km. 360 ; 500 cmc. : 1. Féger (Monotrace), 1.141 km. 140 ; 750 cmc. : 1. Rémont (Sandford, pneus Dunlop), 1.571 km. 680 ; 1.100 cmc. : 1. Sandford (Sandford, pneus Dunlop), 1.713 km. 800.

Cyclecars: 350 cmc. — 1. Collin (C. M.), 1.015 km. 740 ; 500 cmc. : 1. Wanamaker (L. R. W.), 1.153 km. 680 ; 750 cmc. : 1. Renaud (Renouvrier, pneus, Dunlop), 1.157 km. 860.

Voitures course: 350 cmc. — Antony (Antony), 773 km. 300 ; 500 cmc. : De Latour (Sima-Violet), 1.007 km. 380 ; 750 cmc. : 1. Bertholon (Sima-Violet), 915 km. 820 ; 1.100 cmc. : 1. Martin (Amilcar), 1.726 km. 340 ; 2. Vernet (Caban, pneus Dunlop), 1.705 km. 440 ; 2. Violette Morriss (V.M.), 1.600 km. 900.

Voitures sport: 750 cmc. — 1. Chauvierre (Rosengart, pneus Dunlop), 1.642 km. 740 ; 2. Gauthier (Rosengart, pneus Dunlop), 1.534 km. 060 ; 1.100 cmc. : 1. Violet (Violet Huascar, pneus Dunlop), 1.835 km. 020 ; 2. Vallon (Licorne), 1.801 km. 050.



La Chevallier, que l'on vit au Bol d'Or, est une des rares productions d'automobileur qui soit vraiment propre ; nous sommes loin de ces assemblages hybrides brissés de fils de fer et recouverts ou non de « boîtes à sardines ».

Agréablement présentée, avec un cache - radiateur très personnel, cette voiture munie du fameux quatre-cylindres Ruby aurait pu fournir une meilleure performance si un fâcheux accident la veille de l'épreuve n'avait endommagé une partie de l'avant-train.

Un détail de la transmission : on voit la biellette articulée sur le châssis et le double débraillement de la roue.



L'auto est bien dégagée grâce à la suspension spéciale qui est une adaptation aux roues avant motrices de l'ancien système Daimler, c'est-à-dire un cantilever longitudinal de chaque côté, avec, à chaque bout une biellette articulée supportant les roues.



Lancia

Le dernier des coupés

21. Belna Coupé «Paul Née»

1936

Chassis n°F34 1322
Moteur n°1403 Type F88
Boîte de vitesse n°1412 Type F127
Carte Grise Française

20 000 - 25 000 €



Madame Lecamus pose fièrement sur l'aile de la Belna.

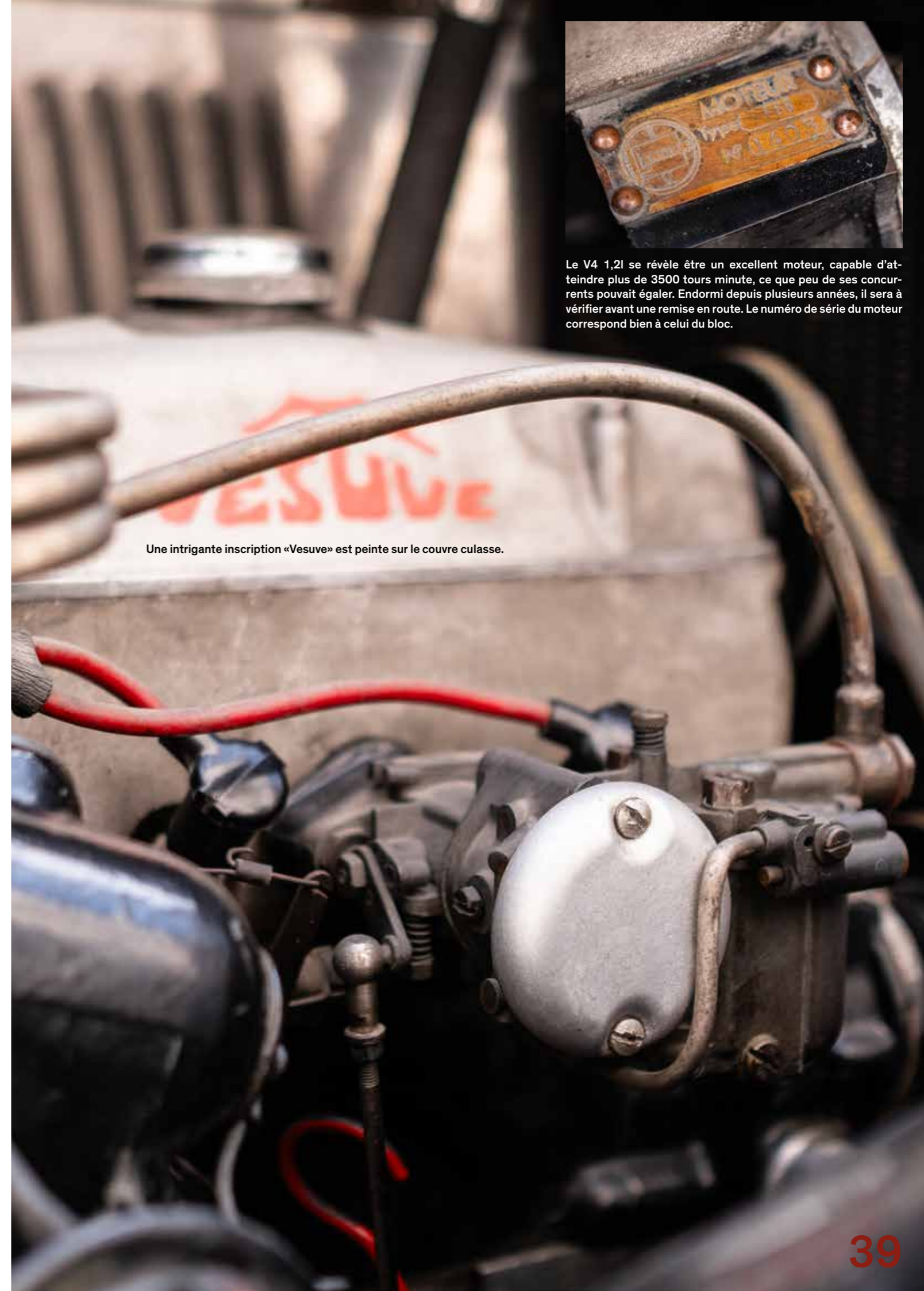
12 Mars 1936, Monsieur Alexandre Lecamus passe commande de sa Lancia Belna pour 35 000 francs. À l'époque, Lancia jouit d'une solide réputation d'innovation que la Belna n'usurpe pas. Elle est équipée de freins hydrauliques, d'une caisse auto porteuse et des 4 cylindres en V de Lancia, entre autres. Notable de Castres, Monsieur Lecamus n'opte pas pour la Berline usine standard, mais fera carrosser son châssis chez Paul Née, en coupé s'il vous plaît.

Le couple Lecamus en profitera de nombreuses années et à la mort de Monsieur Lecamus en 1955, sa femme immatriculera la voiture à son nom de jeune fille, Marie Charvet. Des années plus tard, dans les années 70, Madame Charvet offrira la voiture au petit-fils de son aide-soignante, le jeune homme que l'on aperçoit derrière la Belna alors que Madame Lecamus pose devant la voiture avec en fond la Mairie de Castres.

Paul Née était un carrossier français qui connut ses heures de gloire durant l'entre deux guerres. Hispano Suiza, Bugatti et Mathis sont quelques-uns des grands constructeurs dont il a habillé les voitures. Sans oublier Lancia, avec qui il avait une relation privilégiée.



← Le petit strapontin arrière, qui accueille un troisième passager en cas d'urgence. On notera la numérotation d'assemblage des panneaux en bois d'origine du carrossier et tout l'habillage de la voiture d'origine en bel état. On ne peut malheureusement pas en dire autant des sièges conducteur et passager qui seront à reprendre.



Le V4 1,2l se révèle être un excellent moteur, capable d'atteindre plus de 3500 tours minute, ce que peu de ses concurrents pouvait égaler. Endormi depuis plusieurs années, il sera à vérifier avant une remise en route. Le numéro de série du moteur correspond bien à celui du bloc.

Une intrigante inscription «Vesuve» est peinte sur le couvre culasse.



La Lancia Belna n'est autre qu'une Lancia Augusta renommée pour le marché français avec cependant quelques spécificités, mais nous y reviendrons plus tard.

L'Augusta est conçue juste après la crise de 1929, dans un contexte économique peu propice à l'excentricité. Elle sera donc un modèle économique et avec des dimensions moins importantes que ses aînés, tout en conservant des innovations techniques (entre autres : caisse auto-porteuse, suspensions indépendantes, freins hydrauliques, ...), la marque de fabrique de Lancia. Elle sauvera la marque dans cette période difficile, grâce notamment à son succès en Italie.

Mais revenons à la Belna. Suite à la crise, les droits d'importation étant prohibitifs, il fallait pour continuer à vendre à l'étranger, y construire son usine pour vendre « sur place » .

Deux choix s'offraient au futur acheteur, une berline (code F231) ou un châssis prêt à être carrossé (code F234). Pour tout, Paul Née, ... sont quelques-uns des carrossiers français qui seront sollicités pour habiller les Belna.

Le nombre de Lancia Belna fabriquées durant les quatre ans d'existence de Lancia France s'élève à environ 3000, dont 2500 berlines F231 et 500 châssis F234.

Pour la petite histoire, la Lancia Augusta a eu une vraie carrière en compétition, participant notamment aux Mille Miglia, à la Copa d'Oro ou encore la Targa Florio. Elle était, dit-on, la voiture favorite de Tazio Nuvolari et Achille Varzi.



Pour les chaudes journées d'été à Castres, un pare-brise avec un système d'ouverture avait été installé, pour aérer l'habitacle.



De manière assez miraculeuse, la Belna possède toujours son manuel d'utilisation d'origine, avec de nombreux dessins techniques à plusieurs volets.



La plaque châssis et la frappe à froid sur la coque auto-porteuse correspondent.

Il décidera de faire restaurer la voiture et la confiera à l'atelier Bruni, mais n'immatriculera jamais l'auto. Appelé par les sirènes de la success story américaine, il quittera la France et confiera la voiture à sa sœur, Florence Alba, qui immatriculera la voiture en 1984 sans que l'immatriculation de Madame Lecamus ne soit modifiée. La voiture n'a donc jamais quitté Castres !

Des années plus tard, le propriétaire actuel, cousin de Florence Alba et dont le père était apprenti chez Bruni fait l'acquisition de la voiture et la conserve scrupuleusement dans l'état dans lequel il en a pris possession.



↑ La confection des radiateurs était confiée aux entreprises Chausson, qui fournissait également Bugatti, entre autres.

↓ Les phares Cibié sont également une spécificité française.



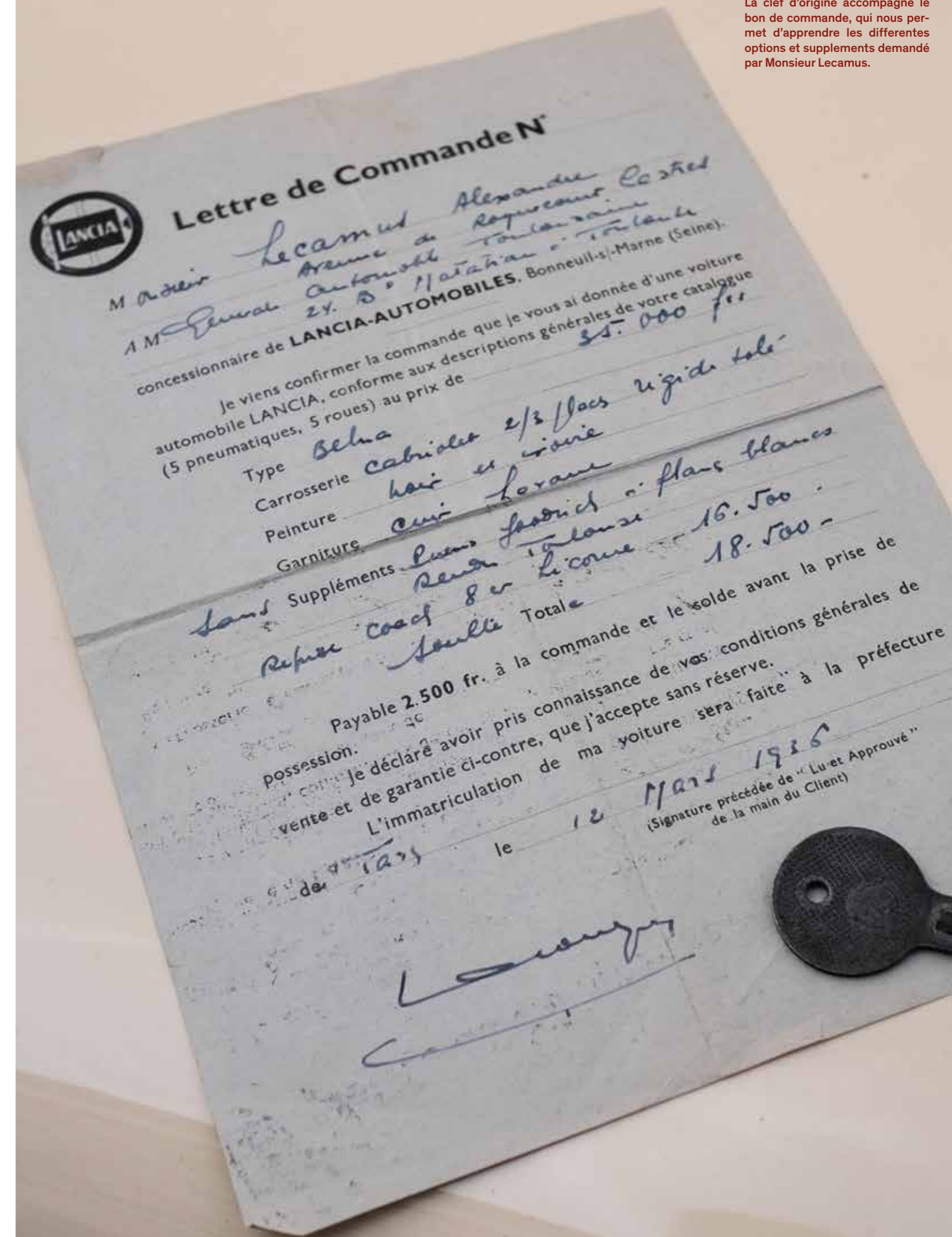
Autre particularité des Belna, l'ensemble des instruments du tableau de bord sont signés Jaeger et non Metron comme en Italie, on ne s'en plaindra pas! Pression d'huile, vitesse, chrono et jauge d'essence, le tableau de bord ne manque pas d'informations.

Une particularité de plus pour notre Belna: sa livrée en noir et ivoire tel que spécifiée sur son bon de commande de 1936.



Cette rarissime Lancia Coupé dessinée et réalisée par Paul Née n'aura connu que deux familles de propriétaires alors qu'elle souffle ses 88 bougies (preuve s'il en faut que c'est une voiture à laquelle on s'attache !). Elle se trouve dans un état extrêmement sain (pas de corrosion) grâce à la restauration dont elle avait bénéficié dans les années soixante-dix. Depuis, elle n'a quasiment jamais roulé et est complète. Elle attend une nouvelle famille de passionnés qui, après les vérifications d'usage et une remise en route du moteur pourra à nouveau laisser admirer sa ligne sur les routes de France.

La clef d'origine accompagne le bon de commande, qui nous permet d'apprendre les différentes options et suppléments demandés par Monsieur Lecamus.



22. Super 10/50 C2

1936 Chassis n°19868
Carte Grise Française

10 000 - 15 000 € / Sans réserve

Notre Super 10/50 illustrera le
livre de référence sur Ariès, écrit
par Jean Sauvy.



La marque Ariès a été fondée en 1903 par le baron Charles Petiet, passionné d'automobile et future personnalité du monde de l'automobile. Il occupera entre autres, le siège de président du Comité du Salon de l'Auto, de 1919 à 1958.

Le constructeur se fait rapidement connaître par ses réalisations fiables et de grande qualité.

Les berlines Ariès étaient prisées pour leurs performances et leur luxe, souvent comparées aux Rolls-Royce.





Le baron s'essayera également à la course, avec la fameuse 3 litres qui, engagée aux 24 Heures du Mans, fut en 1927 à deux doigts de l'emporter entre les mains de Laly. Cette performance fait partie d'un palmarès loin d'être ridicule que récolta la marque dans les années 1920.



La plaque châssis et la plaque de son premier propriétaire, Emile Salmon-Martel, un notable de la Flèche qui possédait le fameux Hôtel Salmon et dont les aïeux travaillaient à la Compagnie française des Indes occidentales.

Seuls 20 000 exemplaires sortiront des chaînes de production en 35 ans. Devant les difficultés financières des années 30, le baron Petiet jette l'éponge, refusant de vendre la marque, elle disparaît en 1938.

Les Ariès font partie des premiers véhicules français à volant à gauche, la Super 10/50 n'en fait pas exception. Le style est épuré, classique, mais néanmoins d'une élégance rare.



L'Ariès que nous vous présentons est remarquable à plus d'un titre. D'abord, elle est l'avant-dernière Ariès (numéro 19868) qui sortira d'usine. En effet seulement 41 Ariès Super 10/50 Série C2 (le dernier modèle produit) seront fabriquées, la dernière portant le numéro 19870. De plus, elle est la possession des descendants du baron Petiet depuis le début des années 90. Avec la volonté de faire vivre l'héritage de leur ancêtre, la voiture fut achetée et immédiatement entièrement restaurée par le garage Vaillant à Franconville afin d'être exposée pour mettre en avant la production du baron. Elle sera chérie de nombreuses années, et ponctuera les heureux événements de la famille Petiet.

L'automobile est dans un très bel état, puisqu'après sa restauration en 1995, très peu de kilomètres ont été effectués. Le moteur est en parfait état de fonctionnement et l'intérieur presque « sortie d'usine », les vérifications d'usage seront nécessaires avant de reprendre le volant pour de longs périple. Le châssis ne présente aucune imperfection ni point de rouille particulier, les boiseries sont resplendissantes, l'ensemble des instruments est fonctionnel. Il est grand temps de faire honneur au Baron Petiet et de remettre cette Ariès sur la route.



24-25 mai 1931 - Bol d'Or - catégorie 1.100 course N°101 - 6ème - 1111,080 km

24-27 juillet 1931 - Meeting de Dieppe - catégorie 1500 N°28 - 4ème en catégorie et 12ème au général - 289,684km (36 tours)

6 septembre 1931 - Grand Prix des Voiturettes de Monza N°30 - Abandon après 1 tour

13 septembre 1931 - Meeting des Routes Pavées - catégorie 1.100 à compresseur N°58 - non partante (conséquence d'un problème moteur à Monza ?)

15-16 mai 1932 - Bol d'Or - catégorie 1.100 course N°54 - abandon avant la mi-course

5 juin 1932 - Grand Prix de Picardie - catégorie 1.100 N°43 - 5ème - 1h 05min 50sec pour parcourir les 15 tours et 144,825km

26 juin 1932 - Grand Prix de Lorraine - N°84 - abandon

28 mai 1933 - Circuit d'Orléans - catégorie course (2ème série) N°6 - résultat inconnu (pas 1er)

4-5 juin 1933 - Bol d'Or - catégorie 1.100 course N°43 - + que 8ème ou abandon, suite à une collision alors qu'il était en tête

17 septembre 1933 - Grand Prix de France des M.C.F - catégorie 1100 à compresseur jusqu'à 1500 sans compresseur N°16 - 7ème à 3 tours

25 février 1934 - Éliminatoires du Bol d'Or - N°2 - voitures 1100

20-21 mai 1934 - Bol d'Or - catégorie 1.100 course N°45 - 1er ex-aequo, 434 tours, 1814,120km, moyenne de 75,588km

3 mars 1935 - Éliminatoires du Bol d'Or - N°6

18-19 mai 1935 - Bol d'Or - catégorie 1.100 course N°11 - 4ème - 463 tours (calculé avec la longueur du circuit), 1939,157km

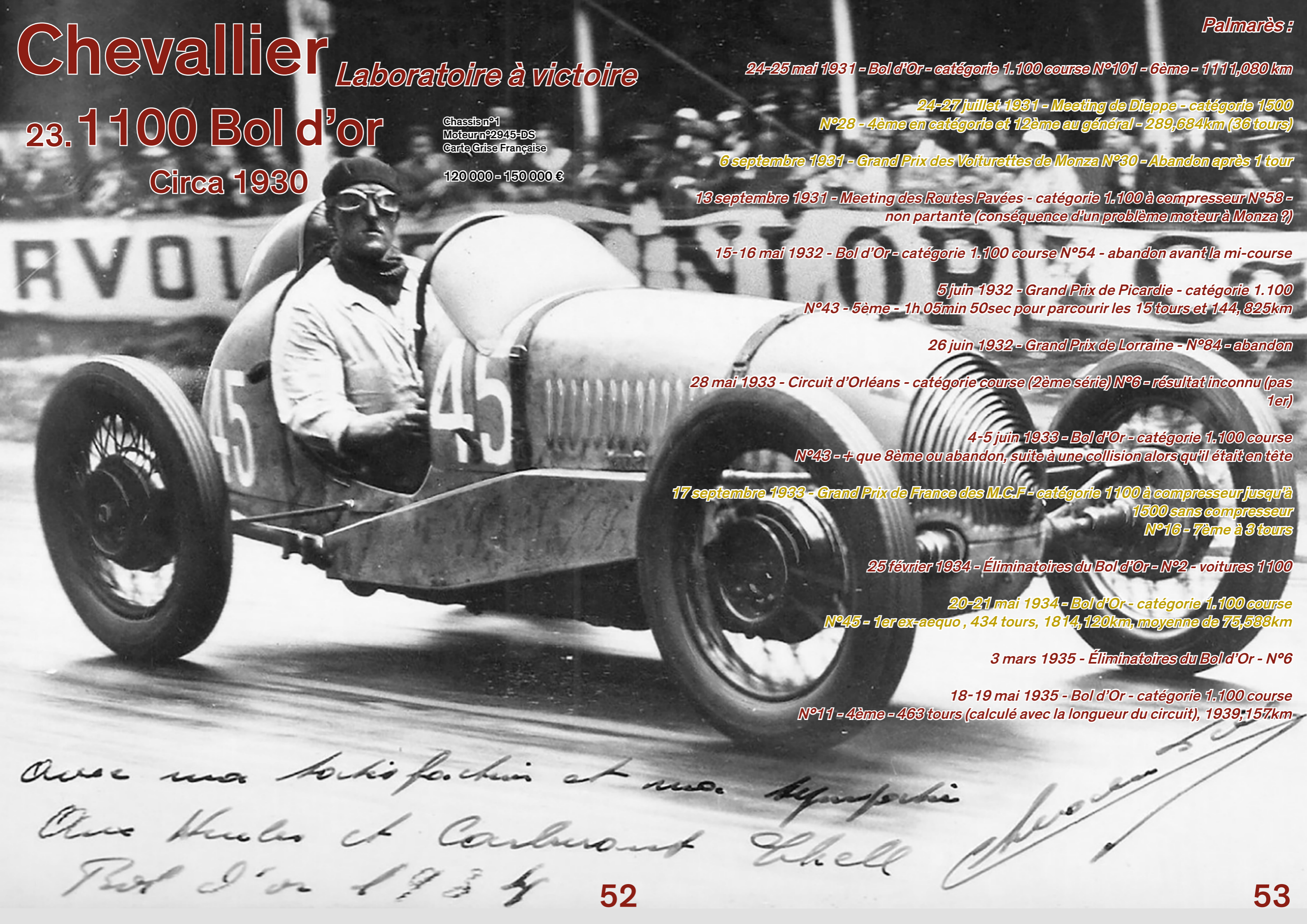
Chevallier Laboratoire à victoire

23.1100 Bol d'or

Circa 1930

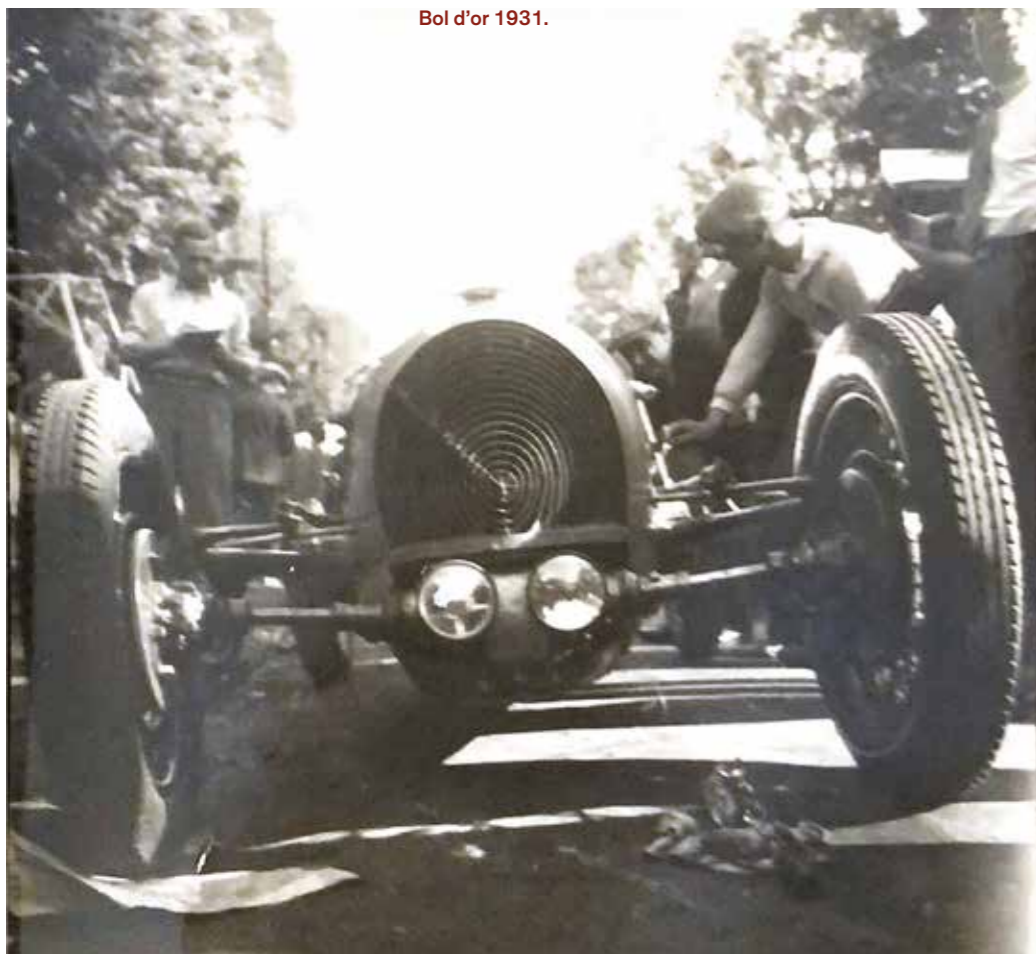
Chassis n°1
Moteur n°2945-DS
Carte Grise Française

120 000 - 150 000 €



*Avec ma satisfaction et mes remerciements
Aux Husula et Carburant Shell
Bol d'Or 1934*

Bol d'or 1931.



Dans l'entre-deux-guerres, la France a vu des dizaines de marques automobiles naître. Certaines ont perduré, d'autres ont disparu aussi vite qu'elles sont apparues. Il s'agissait la majeure partie du temps d'un assemblage de pièces déjà existantes, on pouvait donc plus parler d'assemblage ou d'optimisation plutôt que de réel génie créatif.

Au milieu de cette folie automobilistique, ou tout un chacun pensait pouvoir faire mieux que l'autre, il y a eu quelques géniaux artisans, à l'image de Lambert ou Chevallier.

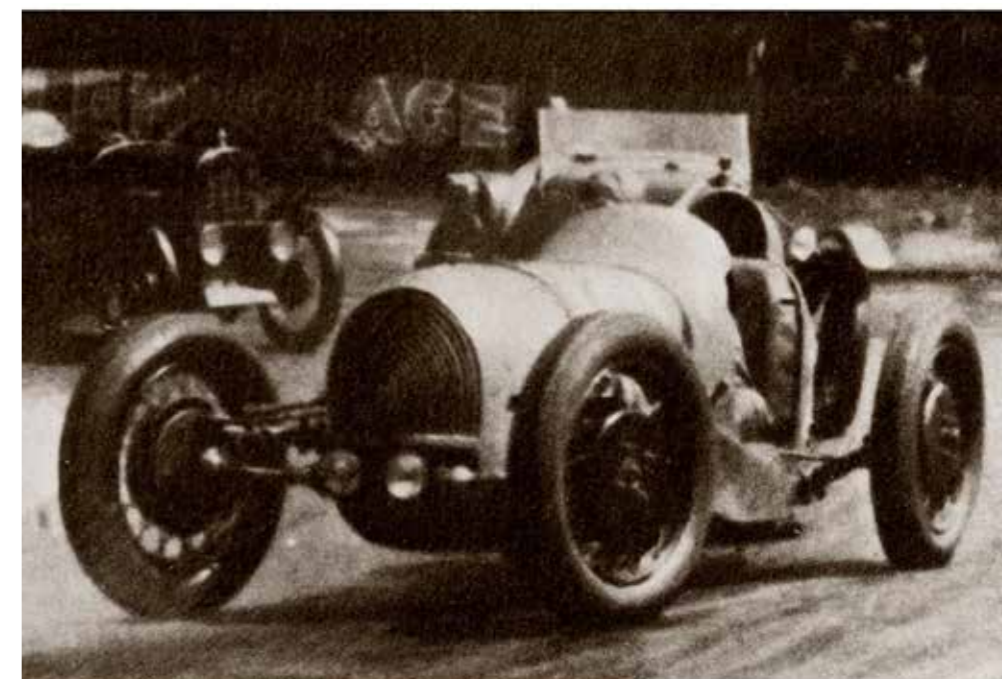


La Chevallier, aujourd'hui, quasiment inchangé depuis les dernières modifications de son créateur, à l'exception de la pointe.

Paul Chevallier les a sûrement tous surclassés, créant une automobile entièrement conçue et réalisée par lui, adoptant des solutions techniques révolutionnaires pour l'époque. Voici l'histoire d'un chevalier des temps modernes (pardonnez-moi le jeu de mots.) et de sa création. Veni Vidi Vici comme disent les Romains!
Paul Chevallier s'attaque à la création d'une automobile de course à la fin des années 20.

Son objectif affiché est clair, il s'agit du Bol d'or. Il ne gagnera pas sur la puissance du moteur, il oriente donc tous ses efforts sur la tenue de route. Deux solutions majeures et en avance sur leur temps son retenues pour la création de la voiture : traction avant et roues à suspension indépendante. Avec ses solutions, il prendra un avantage majeur sur ses concurrents, il en est persuadé.

Paul Chevallier s'aligne pour sa première course au Bol d'or de 1931.



Bol d'or 1931, Chevallier en pleine action.



Zoom sur le système de traction, les roues sont entraînées par des demi-arbres munis de cardan, conception Chevallier à priori.

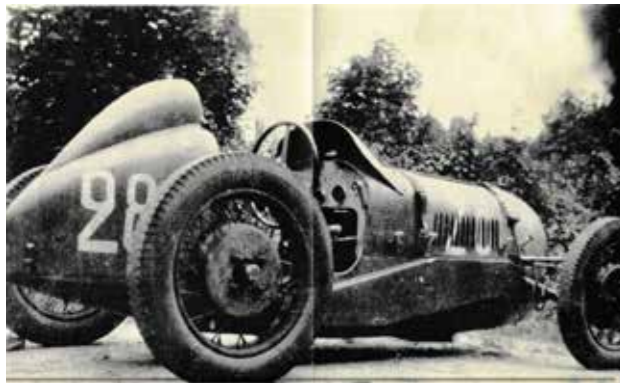
Coté suspension, chaque roue est accrochée à un grand bras de levier qui coté roue reçoit pivot de direction et cardan à l'aide d'une fourche puis vient s'articuler au châssis grâce à des lames de ressort. Les cyclecar DALILA avait déjà utilisé ce principe au début années 20 et il sera ensuite repris sur la 2CV.





La légende raconte qu'alors qu'il est bien placé, Chevallier casse une coquille de cardan, résultat d'un accrochage routier survenu la veille. Ni une ni deux, Chevallier file dans son garage de Saint-Cloud, tourne une nouvelle coquille, la réinstalle et reprend le départ à la huitième heure. Il terminera sixième (cf L'auto 26 mai 1931). Tous les espoirs sont permis et Chevallier a fait forte impression, la presse parlant de lui avec engouement !

Il s'attaque ensuite au Grand Prix de Dieppe fin juillet où il court en catégorie moins de 1500cc au côté des Bugatti et de la Delage Grand Prix 1500 de Lord Earl Howe, excusez du peu. Loin d'être ridicule, il terminera 4ème devant des Bugatti !



La Chevallier au Grand Prix de Dieppe, avec le numéro 28

Se sentant (peut-être) pousser des ailes, il s'inscrit à la course des voiturettes de Monza qui a lieu le 6 septembre 1931, la romance italienne prendra fin rapidement, il abandonne au premier tour. Tandis que Fagioli sur Maseratti remporte l'épreuve devant Borzacchini sur Alfa et Varzi sur Bugatti.



Monza 1931 (erreur sur la photo), Chevallier en fond de grille avec le numéro 30. Collection privée.



Les frappes moteurs sont bien concordantes, le vaillant Ruby DS n'attend qu'une chose, retrouver un compresseur Cozette numéro 7.

On notera la pipe d'échappement spéciale, fabriquée maison par Chevallier.



Inscrit la semaine suivante au Meeting des routes Pavées en catégorie 1100 à compresseur, il est annoncé comme non-partant, probablement la panne de Monza n'était-elle pas tout à fait réparée. Pas plus de gloire au Bol d'or mi-mai 1932.

On le soupçonne de réaliser des essais secrets à Montlhéry juste après le Bol d'or 1932, comme le prouve ce succulent extrait de journal.

S'en suivront le Grand Prix de Picardie et Lorraine et le Circuit d'Orléans avec des résultats variés.

Le Bol d'or 1933 avait bien commencé... Mais il finira mal, puisqu'alors qu'il était en tête, il endommagera le train avant de la Chevallier. Il rate une occasion en or de se couvrir de lauriers, et bien que la Chevallier se soit améliorée au fil des années, elle a déjà 3 ans, et les autres voitures évoluent vite.

Le 17 septembre 1933, Chevallier prend part au Grand Prix de France organisé par la MCF qui se tient à l'autodrome de Montlhéry dans la catégorie 1100 à compresseur/1500. La piste est peut-être de trop bonne qualité et il terminera 7ème de la course.



La liberté, 23 Mai 1932.



Bol d'or 1933.



On peut parler d'usine à gaz à la vision de la tringlerie de boîte et de direction.

Le Bol d'or 1934 est donc certainement une des dernières chances de Chevallier de remporter la victoire tant convoitée.

La Chevallier marche fort pendant les qualifications augurant de bonnes choses pour la suite. Le départ de l'épreuve est cependant moins glorieux et Chevallier se fait vite distancer par Duray et Blot sur Amilcar C6 ou Bodoignet sur Bugatti.

Cela dit, le Bol d'or est un marathon (rappelons qu'il s'agit d'une course de 24 heures avec un seul pilote !) suite aux différents abandons des concurrents placés devant lui, Chevallier a trois tours d'avance sur Mailard-Brune, il a course gagnée! Et là, c'est le drame, à 13 minutes de la fin de la course, le public ne voit plus Chevallier passer! Soupape cassée, il est au bord de la route, la course est terminée.

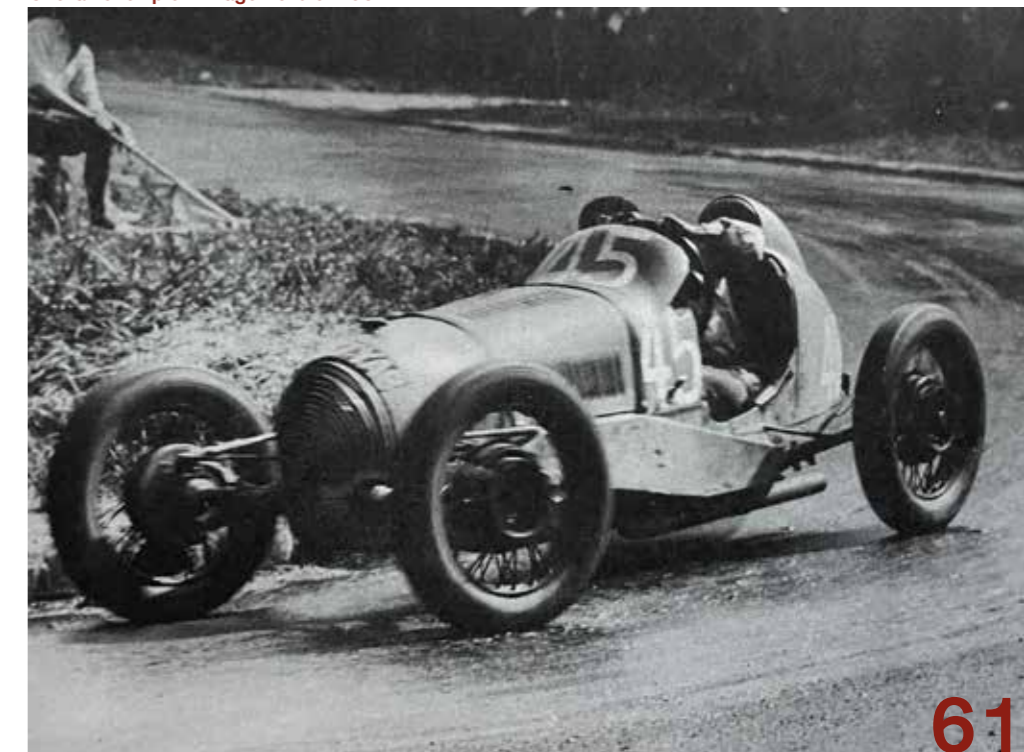


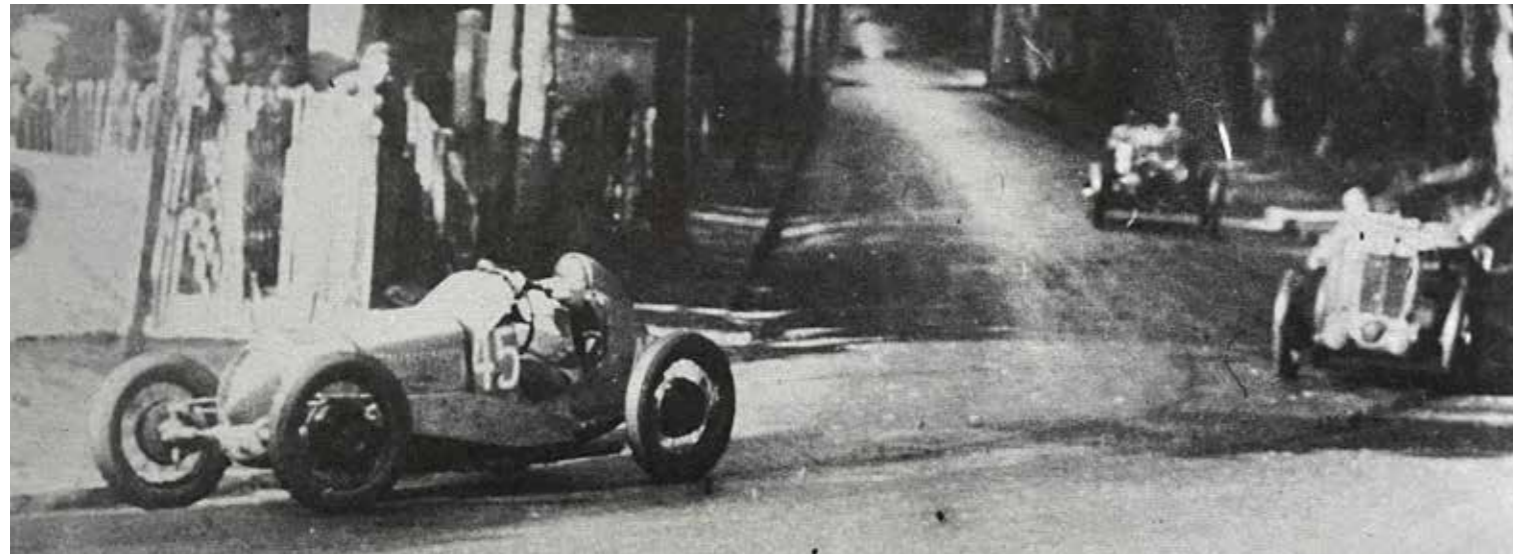
Départ du Bol d'or 1934.



On comprend bien l'ensemble pont avant boîte moteur posé sur le châssis quadrangulaire.

Chevallier en plein virage Bol d'or 1934.





Chevallier suivi de près par Maillard-Brune Bol d'or 1934.

Chevallier a réussi son pari, avec un peu de chance certes, mais surtout beaucoup de persévérance.

Paul Chevallier participera une dernière fois au Bol d'or 1935, mais sa voiture ne peut plus lutter, notamment avec la MG Magnette K3 de Maillard-Brune, il terminera cependant 4ème.

Il est temps de laisser un repos bien mérité à sa création.



Photos des deux vainqueurs, vous noterez la différence de style entre nos deux pilotes!

Mais l'épreuve du Bol d'or se gagne au nombre de tours parcourus, et Chevallier en a trois d'avance à 13 minutes de la fin de l'épreuve. Malgré tout ses efforts, à 10 secondes près, Maillard-Brune n'arrive pas à franchir la ligne d'arrivée une fois supplémentaire, avec Chevallier, ils ont exactement le même nombre de tours, ils sont tous les deux déclarés vainqueur !



A l'arrivée du Bol d'Or, les vainqueurs sont félicités et photographiés, un bouquet à la main. De gauche à droite : Chevallier et Maillard-Brune.
(Photo N.Y.T., cliché L'Auto.)



Départ pluvieux du Bol d'or 1935. On devine la MG Magnette K3 de Maillard-Brune (numéro 14).



La Chevallier aujourd'hui vu de l'arrière, avec la pointe bordino réalisée dans les années 90 à la place de l'arrière de morgan.

C'est à la fin des années 60, qu'un collectionneur parisien tombe sur la petite annonce de Monsieur Chevallier qui souhaite se séparer de son automobile, il saute sur l'occasion et son fils s'occupe d'aller chercher l'automobile sur l'île de la Jatte.

À cette époque, Monsieur Chevallier a déjà bien avancé la transformation de la Chevallier en biplace, pour pouvoir s'en servir de manière plus conventionnelle. Ils termineront de carrosser l'arrière de la voiture ensemble. Ce collectionneur va utiliser la voiture de nombreuses années (Paris-Nice, Montlhéry, ...) avant de la céder aux enchères. Nous avons pu avoir son témoignage, et il nous a confirmé que la voiture était équipée d'un Cozette numéro 7, que lui avait confié Chevallier lors de la vente.

C'est ensuite un amateur du Sud de la France qui prendra possession de l'automobile. Il fit changer la carrosserie arrière au début des années 90 pour lui donner un look plus course, proche de celui qu'elle avait en monoplace. Il s'en servira jusqu'à la fin des années 90, ou il casse le bloc-moteur Ruby, à l'époque, aucune pièce n'est disponible, il se résout à vendre la voiture au propriétaire actuel qui remontera un bloc Ruby d'origine. De nouveau prête à rouler, son quatrième et dernier propriétaire utilisera très peu la voiture.

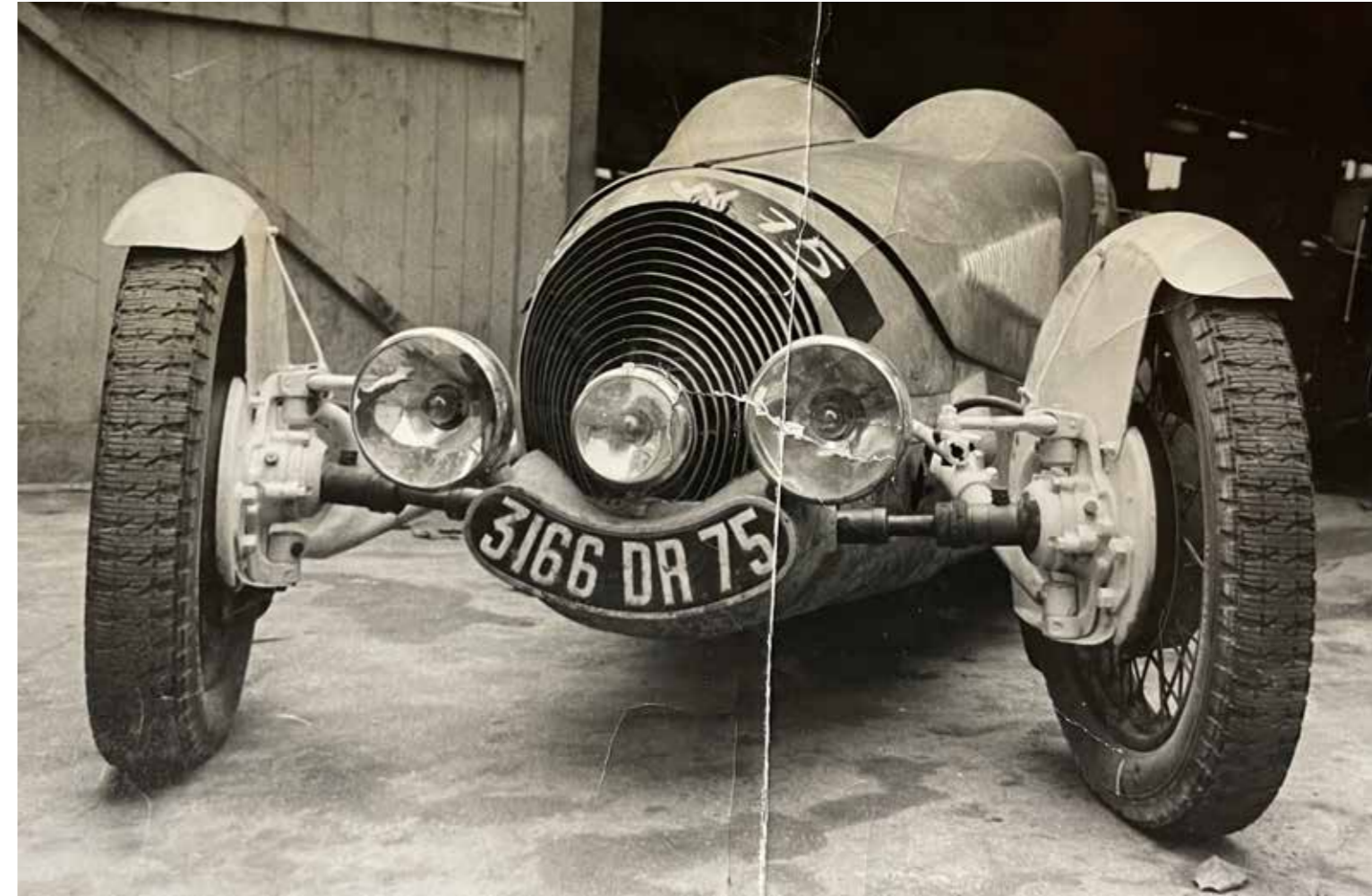
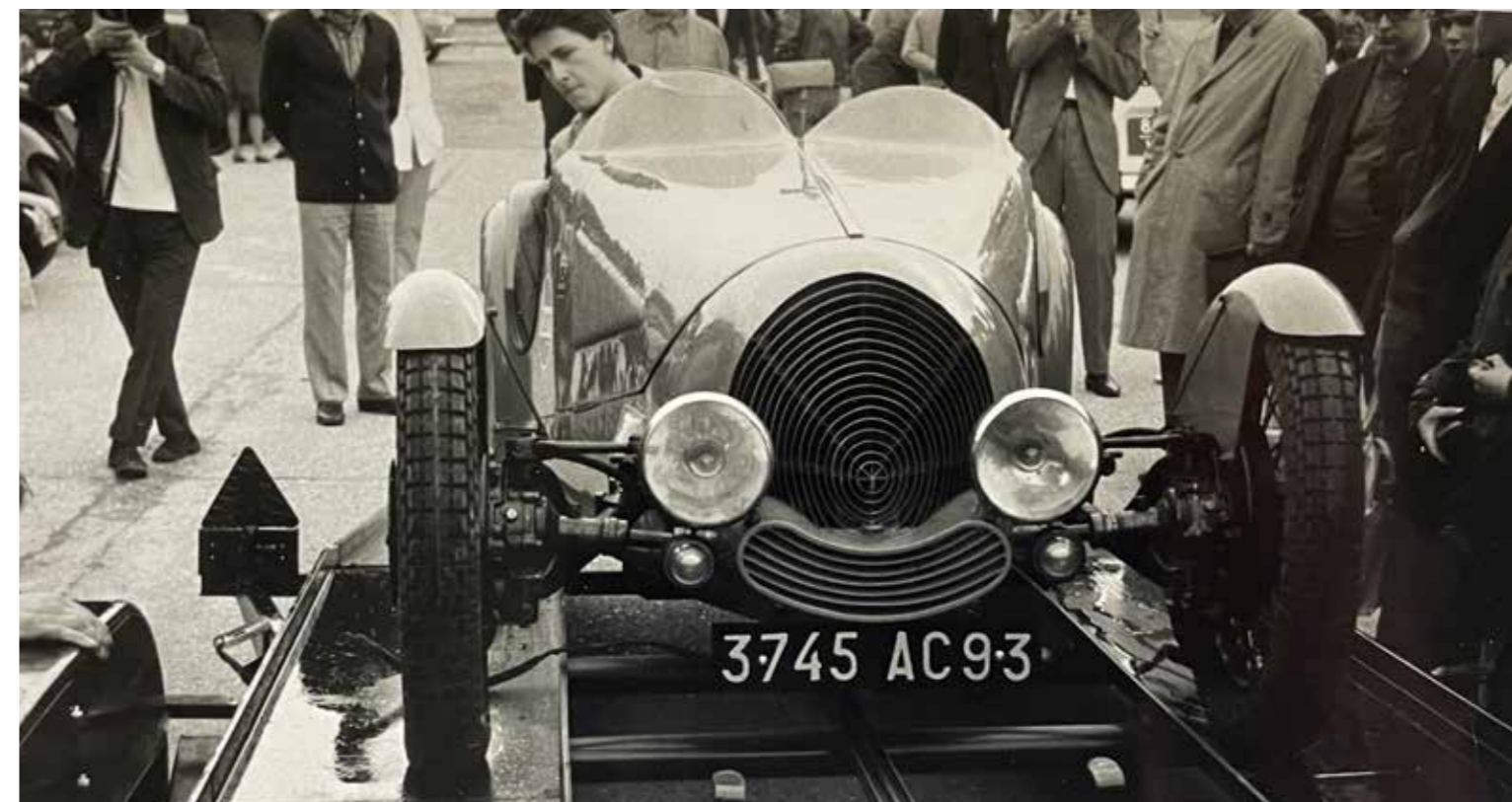


Photo non datée, peut être juste après l'achat à Chevallier, au vu de la plaque d'immatriculation.



Avec son deuxième propriétaire, la Chevallier intéresse le public!

Avec seulement quatre propriétaires, la Chevallier a certes pu être oubliée du grand public, mais a toujours été chérie par ses successifs possesseurs, se transmettant un morceau de l'histoire du sport automobile français. En somme, c'est une voiture qui, à sa manière, a marqué l'automobile française de l'avant-guerre que nous vous proposons. A la suite de nos recherches, cette voiture a toute sa place au côté des autres grandes marques française, puisqu'elle a couru et gagné contre des marques établies alors même qu'elle a été fabriquée par un seul homme.

Longtemps oubliée, nous sommes fiers d'avoir pu la mettre en lumière, cette pépite de l'automobile française le méritait amplement. Charge à son prochain propriétaire de redonner ses lettres de noblesse au mythe Chevallier.

À noter, l'essieu avant spécifique des G.A.R. deuxième génération, qui équipe certaines G.A.R. de course.



Lafont

Au ras du sol!

24. Spéciale (G.A.R.)

Circa 1928

Chassis n°1
Moteur n°18819 Type CST4
Boîte de vitesse n°3947
Carte Grise Française

60 000 - 80 000 €



La Lafont Special à la fin des années 50, on notera qu'elle est équipée à cette époque d'un rare Chapuis-Dornier 12 soupapes. Collection PJ.

La naissance de cette Lafont Spécial reste pour le moment mystérieuse. Cela dit, suite à une longue enquête et de nombreux témoignages, nous avons pu assembler les différents éléments du puzzle et imaginer ce qu'il s'est passé à la fin des années 20.

La Special Lafont retrouvée vers les années soixante-dix, on notera la plaque d'immatriculation, l'essieu avant, le radiateur, le capot... Et le temps qui a fait son œuvre.



Emile Lafont après sa victoire à la coupe de l'Armistice 1930



source internet

Emile Lafont est partie prenante de l'aventure G.A.R.(Gardahaut), la marque s'illustre dès le début des années vingt en construisant des cyclecars, motorisés par Chapuis-Dornier, de vocation sportive, de nombreuses GAR seront inscrites en course, notamment au Bol d'or.

Emile Lafont est ingénieur et pilote pour GAR, il participe à de nombreuses courses à leur volants jusqu'à 1928.

C'est à cette date que la firme prend un virage dont elle ne se relèvera pas. Monsieur Gardahaut prend la décision de concevoir lui-même son moteur et de lancer une nouvelle gamme de voiture. Mais la firme amorce son déclin et fermera ses portes en 1934.



Le Chapuis-Dornier CST4 1100cm2 coté admission. Moins pointu que le 12 soupapes, il est aussi plus fiable. Notre exemplaire est équipée d'une pipe d'échappement sur mesure pour gagner quelques chevaux.



Numéro moteur



Numéro de boîte de vitesse

La première photo de la Spéciale Lafont que l'on peut identifier avec certitude est celle de la fin des années 50. A cette époque, la voiture fait partie de la collection Pozzoli, stockée sous l'anneau de Montlhéry. Elle servira à un collectionneur connu et reconnu du milieu Bugatti pendant sa permission de la guerre d'Algérie.

On trouve d'ailleurs des écrits de Pozzoli, qui présente ses deux GAR, l'éléphant bleu et celle de Lafont (voir texte) il est donc fort probable qu'il fasse mention de notre Lafont spécial puisqu'on le sait elle était équipée d'un 12 soupapes à l'époque et lui appartenait.

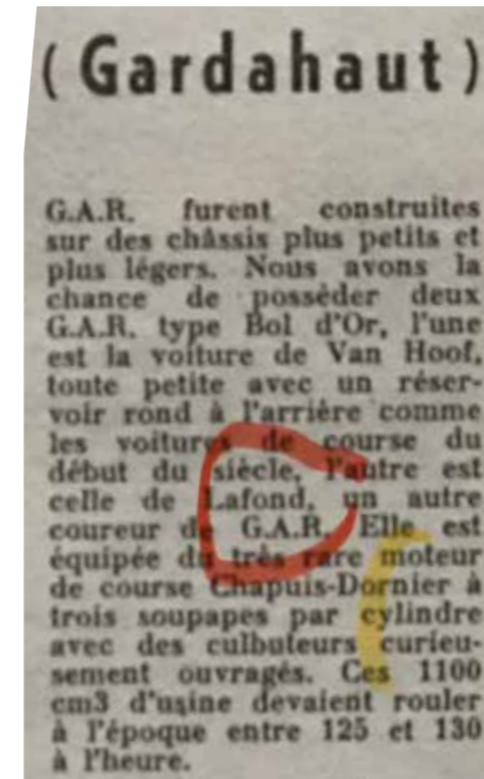
L'ensemble boîte de vitesse et pédalier. La pédale d'embrayage a été modifiée pour l'installation d'un démarreur.



Lafont, sentant l'affaire venir, décide de partir en 1928. Pour son départ, il négocie quelques châssis et moteurs Chapuis-Dornier 12 soupapes dans le but de se construire ses voitures. On le retrouve ainsi participant à la coupe de l'Armistice en 1930, en tant qu'indépendant (non affilié à une marque automobile) et il gagne la course. On peut en déduire que la voiture sur la photo est une de ses créations, avec châssis contre coudé (châssis de GAR modifié?).



Le tableau de bord contient les essentiels : compte-tour, vitesse, une montre et la pression d'huile.



G.A.R. furent construites sur des châssis plus petits et plus légers. Nous avons la chance de posséder deux G.A.R. type Bol d'Or, l'une est la voiture de Van Hoof, toute petite avec un réservoir rond à l'arrière comme les voitures de course du début du siècle, l'autre est celle de Lafont, un autre coureur de G.A.R. Elle est équipée du très rare moteur de course Chapuis-Dornier à trois soupapes par cylindre avec des culbuteurs curieusement ouvragés. Ces 1100 cm3 d'usine devaient rouler à l'époque entre 125 et 130 à l'heure.



Sur cette photo prise chez le collectionneur de la région Bourgogne, on note que la voiture possède toujours son capot d'origine, reconnaissable à l'interruption des louveres de capot.



La plaque châssis précise l'adresse du constructeur, le numéro de châssis et un numéro de moteur Chapuis-Dornier qui ne correspond pas à celui en place. Peut-être s'agit-il du numéro du 12 soupapes initialement installé!



On retrouve ensuite une photo de notre Lafont Spécial non datée, ou le temps a malheureusement fait son œuvre... On reconnaît le même numéro de plaque que sur la photo des années 50, ce qui ne laisse aucun doute quant à son origine.

On pense que le 12 soupapes Chapuis-Dornier a déjà disparu à cette époque.

Pourquoi et comment cette auto se retrouve au fond d'un champ? Cette question reste sans réponse.

Elle sera ensuite récupérée dans les années soixante-dix par un collectionneur en Bourgogne, qui entreprendra une restauration complète en l'habillant avec une carrosserie inspirée des GAR B5 roadster, notre homme reconnaissant probablement dans la voiture les spécificités des GAR.



Il est important de noter que GAR fabriquait aussi bien des châssis contrecoudés que des châssis droits, cf. Pozzoli Auto passion1989.

C'est ensuite un collectionneur du Sud de la France, qui, intrigué par ce châssis contre-coudé, et il faut bien le dire, parce que c'était la mode, l'équipera d'une pointe bordino. Il s'en sépare il y a plus de vingt ans au profit de son propriétaire actuel, mais après quelques participations à des événements historiques, l'automobile s'endort au fond du garage.

Le montage spécifique des lames de ressort à l'arrière permet de surbaisser l'automobile au maximum, en laissant de l'espace pour un positionnement du pont le plus bas possible.



Voilà donc l'occasion d'acquérir un cyclecar avec une sacrée histoire, et qui n'a pas encore dévoilé tous ses secrets, la voiture a été réveillée de son profond sommeil dans les règles de l'art et le moteur tourne parfaitement rond, les quelques kilomètres effectués à son volant nous ont donné beaucoup de plaisir. La voiture méritera tout de même les vérifications d'usage avant de partir pour de longues virées.

Cette G.A.R. Spéciale Lafont vice et versa est une vraie alternative pour rouler différent et pour un prix raisonnable en comparaison des autres pointes bordino des années 20.

Cette Compound est bien unique, notamment grâce à son accastillage qui s'intègre avec une rare finesse à la voiture.



Amilcar *Unique prototype*

25. Compound B67

1939 Chassis n°1005
Moteur non numéroté / Moteur Amilcar culbuté
Coque n°599
Carte Grise Française de collection

10 000 - 20 000 €



Quelques fois, des automobiles nous touchent plus que d'autres, bien que nous soyons amenés à voir des centaines d'automobiles exceptionnelles par an, c'est parfois celle à laquelle nous ne nous attendions pas, qui vient nous décocher une flèche dans le cœur, cette Amilcar a touché sa cible en plein dans le mille, dès l'instant où la porte du garage s'est ouverte.



Notre B67 est l'unique Coumpound avec un capot ouvrant d'une seule pièce, bien plus pratique et attrayant dans le cadre d'un salon.

La Compound B67 deviendra la voiture personnelle de Michel Fouilloux, qui la gardera pendant près de 45 ans.

Le propriétaire actuel en fera l'acquisition en 1984. Conscient de l'état d'origine exceptionnelle de la voiture, il en profita de nombreuses années sans jamais la dénaturer.

Notre exemplaire est donc une des dernières Amilcar construites. Son numéro de coque 599 et son numéro de série 1005 nous confirment une date de fabrication au second semestre 1939.



L'histoire de cette Amilcar est à l'image de la voiture : singulière ! C'est un homme bien connu du milieu Amilcar qui en sera le premier propriétaire : Michel Fouilloux, garagiste Amilcar à Courbevoie. Alors que la France est envahie, le jeune Michel fonce à l'usine Amilcar pour mettre à l'abri ce qui peut encore l'être. Il emportera avec lui notre compound B67 préparée pour le salon de Londres 1939 ainsi qu'un prototype de coupé non terminé. La guerre passée, l'usine Amilcar ferme définitivement, permettant à Michel de garder les deux automobiles.

Même le tapis de sol est toujours d'origine !



Les enjoliveurs de notre compound ainsi que ses anciennes plaques d'immatriculation seront fournis avec la voiture.



En octobre 1937, la vraie sensation du Salon de l'automobile de Paris est l'œuvre d'Amilcar, fraîchement reprise par Hotchkiss. En dévoilant la Compound, la marque au pégase surprend les visiteurs, les spécialistes et les journalistes qui sont tous agréablement surpris par cette vraie nouveauté.

Albert Lebrun, président de la République française, visite le salon et nous pouvons lire dans le journal le Matin du 9 octobre 1937: « Au stand Amilcar très long arrêt cette fois. C'est que le châssis de l'Amilcar Compound 1938 est la véritable révélation du Salon et le président de la République ne s'y est pas trompé.

Il a voulu marquer tout l'intérêt qu'il porte à la belle mécanique appliquée aux voitures destinées à l'immense majorité du Grand Palais. Il a été reçu au stand Amilcar par M. Victor Miral, président de la société, et M. Marcel See, administrateur-délégué, qui lui a présenté son jeune camarade de Polytechnique M. J.-A. Grégoire, dont les brevets sont à la base du châssis Compound en alliage léger traité « plus solide que le châssis d'un camion de 2 tonnes » créé par Hotchkiss. « Rien d'étonnant qu'elles soient dès lors si belles, termina le président de la République en quittant le stand. »

80

La carrosserie présentée est un très élégant coach dessiné par Clément Vinciguerra, un des stylistes du bureau d'études d'Hotchkiss. Il reprend et réduit les lignes réussies du coach Modane GS. Techniquement, l'Amilcar Compound présente des caractéristiques innovantes par sa conception d'avant-garde.

Le mariage de l'acier et de l'aluminium donne naissance au nom de Compound qui veut dire « composé ». En effet, cette voiture est construite avec quatre éléments principaux en alliage d'aluminium coulé : l'auvent, les deux longerons et la traverse avant,

le reste de la voiture étant en acier. Les différentes pièces sont assemblées par des boulons ou soudures. La transmission se fait par les roues avant par joints homocinétiques, la direction est à crémaillère, les suspensions sont à quatre roues indépendantes. L'ingénieur responsable de la conception de cette merveille est J.-A. Grégoire, celui qui fit les célèbres Tracta. Homologuée le 3 mai 1938, la production prévue pour le printemps n'a réellement démarré qu'à la fin de l'année juste avant le salon.

81

Cette Compound est exceptionnelle à plus d'un titre :

D'abord il s'agit d'une rarissime version B67 puisqu'elle est équipée d'un moteur culbuté, avec un bloc de 67mm d'alésage qui emmène la voiture à plus de 130km/h. Un monde en comparaison du moteur qui équipait les premières compound B38 à soupapes latérales. Seulement une vingtaine de prototypes B67 seront produits en 1939, combien existent encore aujourd'hui ? C'est un mystère.



Image de promotion présentant les parties aluminium de la Compound.

Ensuite le niveau de détails accordé à l'habillage intérieur et extérieur est sans communes mesures avec ce qui se pratiquait sur les modèles de série. Baguette, ouïes latérales, capot avant, finition du volant, intérieur cuir et tartan... Tout laisse à penser que notre B67 était bien une voiture préparée par l'usine pour être exposée dans un salon automobile.

Enfin, son état de préservation est rare, la voiture quasiment entièrement d'origine, l'ouverture de la porte conducteur et la découverte de l'habitacle sont un pur régal. Tous les sens sont en éveil, l'odeur du cuir, le toucher du volant la vision du tratan, il n'y a aucune fausse note. Enfin presque ! Les feux de 203 à l'arrière mériteront d'être enlevés.

Voilà une belle preuve s'il en fallait qu'une voiture bien entretenue peut traverser le temps.



Notre essai a révélé une voiture au très bon fonctionnement. Cela dit, les organes de sécurité seront à régler avant de reprendre la route, notamment le freinage, un peu trop « mordant » à notre goût.





En 1984, le propriétaire actuel avait fait la promesse à Monsieur Fouilloux de ne pas vendre sa voiture. Quarante ans sont passés, et il estime maintenant que la promesse a été tenue. Vous l'aurez compris, il est donc l'heure pour cette Amilcar de trouver un troisième propriétaire qui lui apportera une troisième jeunesse, tout en respectant l'état d'origine que ses propriétaires précédents ont su conserver.



Avec un poids réduit de 750 kg grâce à l'usage d'aluminium, la B67, grâce à son moteur culbuté, aurait été une sérieuse concurrente à la traction si Hotchkiss n'avait pas décidé de fermer définitivement Amilcar à la sortie de la guerre.

L'ÉLÉGANT "TRÊN-CAR"

bien équilibré,
IL SUPPORTE SA PROPRE CHARGE
et stabilise même votre voiture

Il remplace donc avantageusement tous les porte-bagages inesthétiques, de capacité insuffisante, et qui surchargent votre voiture au détriment de la stabilité et des pneumatiques.



Sur demande, Essais et Evolutions, même en marche arrière.

Les usages du TRÊN-CAR sont multiples; il sert pour la chasse, le tourisme, pour la campagne et pour la ville.

HENRI-LABOURDETTE, Carrossier, 35, Champs-Élysées. PARIS (8^e).

Henri Labourdette

L'indispensable de tout fervent automobiliste

26. Trên-Car

Circa 1920 5 000 - 7 000 €



Trên-car aménagée pour la chasse, photo non contractuelle.

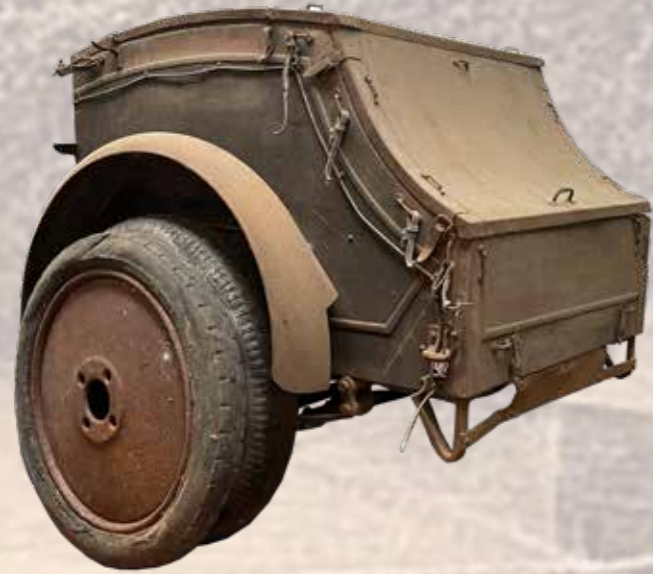
La réputation de Henri Labourdette et de sa carrosserie n'est plus à faire, Hispano-Suiza, Amilcar, Renault, Rolls-Royce, toutes les plus luxueuses automobiles des années 10, 20 et 30 ont été habillées par le carrossier parisien, sans oublier la mythique Black Bess de Roland Garros.

Pour satisfaire la demande de ses clients, il lance dès 1918 la « Trên-car » une remorque « solide, légère et de forme plaisante » elle aura un beau succès et de nombreuses utilisations : tantôt, un complément pour ranger les bagages de Madame, le coffre du coupé chauffeur étant un peu juste, tantôt, aménager pour partir à la chasse et transporter les chiens.



Les deux plaques d'identification sont bien présentes de chaque côté.

Les « Trên-Car » survivantes se comptent aujourd'hui sur les doigts des deux mains. À notre connaissance, notre exemplaire est l'unique encore dans son état d'origine et complet. Les trois roues pleines en acier sont bien présentes. Dans un bel état de conservation, il pourra reprendre la route après quelques litres d'huile de coude et le remplacement de son plancher en bois. Avis aux amateurs de longues escapades en avant-guerre !



À noter la forme des ailes particulières, avec une petite bavette pour que les projections des roues ne salissent pas la remorque.



Des roues modernes ont été montées, mais les trois-roues d'origines sont bien présentes.





Fait amusant, au jeu des différents rachats entre Talbot, Simca, Chrysler et PSA, les Simca 9 Sport vont se transformer en Talbot Sport 52 en préfecture!

Simca 9

1953

27. Sport

Chassis n°48914
Moteur n°128403
Carte Grise Française

Voiture la plus flatteuse du monde 5 000 - 10 000 € / Sans réserve



Photo publicitaire, non contractuelle.

Produite à moins de 1500 exemplaires entre septembre 1952 et août 1954 par Facel Metalion, la Simca 9 sport est conçue sur le châssis de l'aronde et la carrosserie allie aluminium et acier. La nouvelle Simca 9 Sport apparaît au Salon de Paris 1952, dessinée par Jean Daninos, elle est d'une grande finesse et dotée d'une finition impeccable. D'ailleurs, face à une mécanique modeste et une masse importante, l'auto n'est en fait pas une grande sportive, mais est incontestablement élégante. Cela dit, le modèle participe à quelques courses prestigieuses, dont les Mille Miglia et à de nombreux concours permettant alors de bien mettre sa robe en valeur. Elle changera de dénomination pour une appellation plus cohérente en 1954 pour « coupé de ville ».

A l'arrière, l'écusson FM pour « Facel Metallon ». Plus tard, les Facel-Véga arborèrent le blason de Facel S.A. avec à la place du M, les armes de la ville de Paris.



Cette Simca réussit à la perfection le mariage d'une élégance discrète et raffinée avec une ligne sport racée.



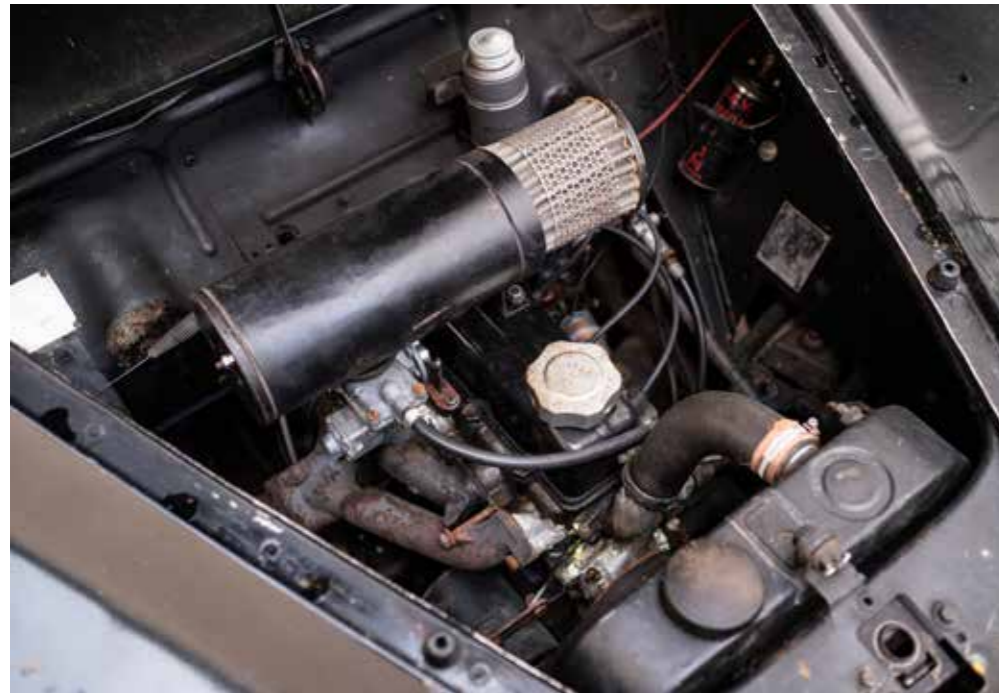
L'exemplaire présenté a bénéficié d'une restauration ancienne qui lui permet d'offrir aujourd'hui une belle patine générale tandis que l'intérieur en cuir vert patiné a été conservé dans son jus d'origine. Notre examen de la voiture a révélé la présence de rouille perforante, notamment au niveau de la poutre de châssis droit qui devra être traitée avant de pouvoir profiter pleinement de la voiture. Une remise en route est également à prévoir, même si le moteur tourne librement.



Cette forme de pavillon est apparue en 1951 sur l'unique Bentley 4,5l dessinée par Jean Daninos et fut reprise à la fois dans la Simca 9 coupé sport en 1953, mais également sur le premier prototype Véga de chez Facel présenté à la presse en juillet 1954 et au public en octobre de la même année.

« Nous avons concentré nos efforts sur le dessin et l'harmonie de la carrosserie, précise Jean Daninos. Personnellement, je pense que ce modèle 53 est le plus beau de tous ceux que nous avons sous-traités pour Simca. Et nous avons atteint notre but puisque tout le monde salua sa beauté esthétique, sa finition et son originalité. »





Le moteur de la Sport est « gonflé » et développe 51 cv au lieu des 45 cv de la berline.



La frappe de châssis à froid et le numéro de plaque correspondent bien.



La Simca 9 Sport n'a été produite que pendant 3 ans avec un prix très élevé : plus élevé que le prix d'une Porsche 356. Voiture de luxe par son prix, mais aussi par sa finition et son habitacle avec de nombreux revêtements en cuir, la clientèle se fit rare pour cette voiture exclusive dans la seule version Coupé. Excessivement rares, ces élégantes voitures sont de plus en plus prisées par les amateurs de bon goût recherchant un très élégant coupé sport fiable, à l'entretien facile, capable de rouler été comme hiver !



À noter, les deux carénages «cache-essieu avant» ont été déposés, laissant voir l'essieu et affinant la ligne de la voiture.



Lambert

Génie original

28. CS Roadster Grand Sport

1950

Châssis n°24

Moteur n°DSP-24

Boîte de vitesse n°2152

A immatriculer en véhicule de collection

110 000 - 150 000 €



Chotin (agent Panhard de Lure et acolyte de Lambert) au Bol d'or 1951 avec le numéro 32, en route vers la 2ème place de sa catégorie. On notera les numéros de course, toujours préservés aujourd'hui.

Bien prétentieux celui qui pense pouvoir expliquer la vie de Germain Lambert en quelques pages. Lui-même a écrit une auto-critique de 364 pages, et malgré tout de nombreux mystères persistent ! Il aurait construit 18 voitures durant sa vie, de 1926 à 1951. En 2012, quatre des Lambert survivantes ont été reconnues d'intérêt patrimonial majeur, et c'est bien mérité. Car l'homme est aussi fascinant que ses voitures à l'image d'Ettore ou de Gabriel. Je vous invite donc à trouver son autocritique, ou lire les différents articles de qualité qui comptent son histoire, vous ne serez pas déçus. Promis.



Développée pour la course, mais de manière moins radicale, la 32, comme on pourrait l'appeler, en clin d'œil à la 16 de course qui se trouve à Mulhouse partage beaucoup d'éléments mécaniques avec sa grande sœur, moteur-boîte-pont. La 32 était une version radicale de sa voiture de production, il est fort possible que ce soit ce prototype, qui donnera naissance au Type C.S. de série.



Tout pour la légèreté. Germain Lambert l'avait bien compris, le Ruby DS ne serait pas suffisant pour gagner des courses. Châssis tubulaire, carrosserie aluminium et pièces de bois et d'acier évidés permettaient d'obtenir une voiture extrêmement légère, maniable et vive malgré sa petite cylindrée.

On dénombre sept Lambert survivantes. Quatre ont donc trouvé éternelle demeure dans les musées nationaux. Les trois autres exemplaires restants sont en main privées, dont celui proposé à cette vente. De l'ensemble de la production Lambert, trois voitures ont été utilisées pour la course : la 16 châssis numéro 21, qui a gagné la Bol d'or en 1952, la Type CS



La plaque châssis indique le numéro 24, que l'on retrouve sur la frappe à froid du carter moteur.



Vue côté carburateur



Feuillelet publicitaire pour le fameux moteur à culasse hémisphérique à culbuteurs.



cabriolet Sport d'un client châssis numéro 29, avec laquelle Germain Lambert effectuera son dernier baroud d'honneur, en remportant sa classe au Bol d'or 1953 (l'anecdote de cette histoire vaut le détour). Et notre exemplaire, châssis numéro 24 avec laquelle Chotin terminera 2ème (catégorie Sport) au Bol d'or 1951, remporté par Scaron sur Simca Gordini.



Le pont comme la boîte de vitesses sont de conception Lambert, on y retrouve bien l'inspiration de ses maîtres Bugatti et Voisin, ce qui est performant est beau !

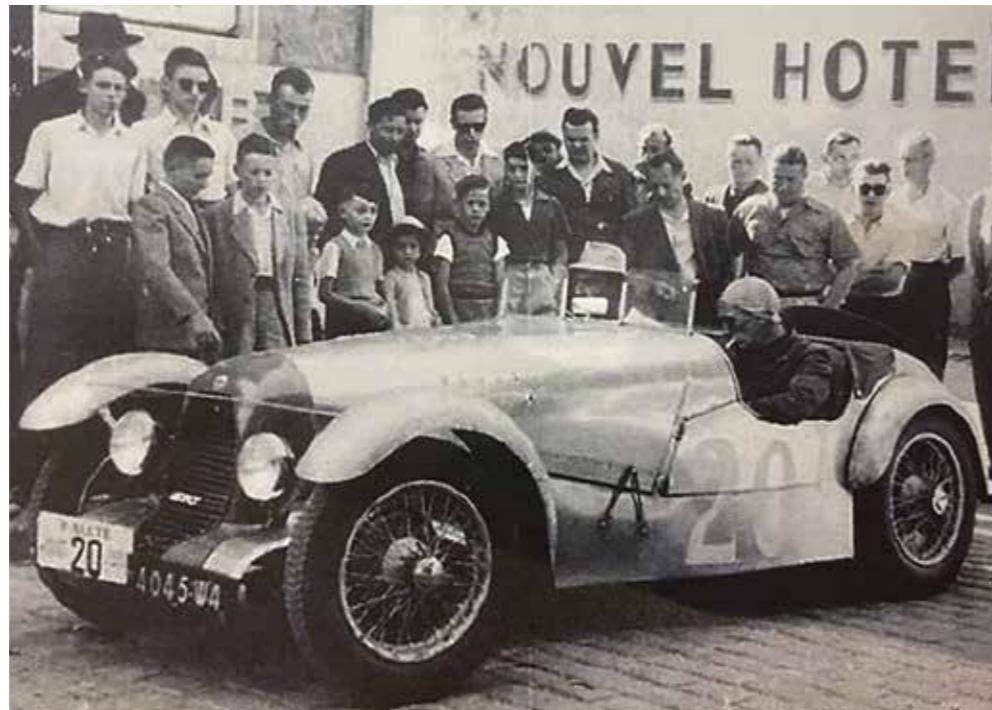


Le moteur type DS Ruby a été profondément modifié par Germain Lambert. Ici sa version « course » avec l'inscription DS«P» qui pourrait signifier Spécial selon Michel Piat. Comme sur la 16 de course, il est probablement équipé d'un vilebrequin taillé sur mesure et de bielles plus légères. Par ailleurs, Germain Lambert avait entre autres modifications, fait refaire des fonderies de carter pour pouvoir y monter une magnéto, montage impossible sur les versions DS standard des Ruby.



Le châssis numéro 24 (sur un total de huit) est le premier de Type CS à être terminé, vers mai 1950. Il est donc immédiatement engagé en compétition, pour promouvoir le nouveau modèle.

- 11 juin 1950 / Rallye des Vosges
- 2 juillet / Rallye des Villes d'Eaux (2ème de sa catégorie)
- 9 et 10 juillet 1950 / Rallye du Haut Jura et de la Faucille (6ème)
- 3 et 4 juin 1951 / Bol d'or (2ème de sa catégorie)



Chotin et Lambert, au départ du rallye du Haut Jura, Juillet 1950. A noter, le numéro de course «20» toujours présent sur la voiture



La voiture initialement équipée d'un moteur Ruby DS standard héritera de la création la plus audacieuse de Germain Lambert en mai 1951, le moteur culbuté à culasse (en bronze) hémisphérique. Elle participera au Bol d'or 1951 avec ce rarissime moteur. Le moteur casse en 1953, il sera remplacé par un Ruby DS « P », toujours présent dans la voiture.

Le propriétaire actuel, après de longues recherches, a pu récupérer :

- des plaques de rallye, dont celle du rallye des Vosges et du circuit des Villes d'eau, avec une coupe que la voiture a remportée pour sa 2ème place.

- l'unique moteur spécial bloc Cylindres à culasse bronze détachable hémisphérique «mécano soudé» inventé et fabriqué par Germain Lambert et monté pour participer au Bol d'or en 1951.

Tout cet ensemble accompagnera la voiture.



La carrosserie de la CS est entièrement en aluminium à l'exception des ailes. Elle a probablement été réalisée par Germain Lambert et ses artisans, à l'inverse des versions de série, produite par les frères Schmitt à Colmar. Elle est très sérieusement décrite comme «conforme au code international » dans la brochure de présentation Germain Lambert.



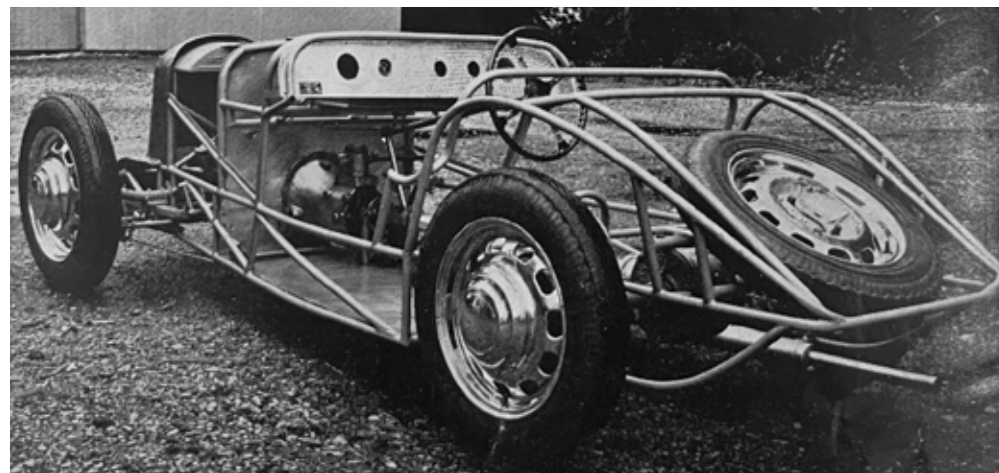


Photo du châssis tubulaire

Bien que notre exemplaire n'en soit pas équipé, Germain Lambert revendique fièrement son invention de suspension à roue indépendante «Sans Choc»



La « 32 » restera pendant longtemps dans la famille Lambert, on la verra notamment au rallye des « Vieux volants franc-comtois » en 1986 au main d'un des fils de Germain Lambert. Elle sera cédée en 1992 à son propriétaire actuel.

Ce qui est exceptionnel avec cette voiture, c'est évidemment son état de conservation, elle reste quasiment identique et dans le même état qu'elle était alors qu'elle participait au Bol d'or 1951.

Nous avons pris son volant et bien que la voiture nécessite une révision générale, elle donne une sensation très agréable à la conduite, c'est une voiture bien faite au comportement sain.



Bienvenue à bord de la Lambert, sensations garantis!



L'expression d'occasion unique n'est pas galvaudée pour l'acquisition de cette voiture. Mise en lumière par le travail de plusieurs passionnés, les Lambert ont toujours été chéries des inconditionnels de l'automobile, dont le propriétaire actuel fait partie ; alors avis aux amoureux, nous avons hâte de revoir cette Lambert sur la route !



Amilcar

Sauvée par le dieu des caisses carrées

29.M2

1929 Chassis n°26693
Moteur n°74113
Carte grise française

10 000 - 20 000 €



L'histoire de notre Amilcar est pour le moins succulente. Son propriétaire actuel, fervent supporter de la marque et adepte des véhicules en état d'origine apprend lors d'un rassemblement qu'un rallye Amilcar va bientôt se tenir. Ni une ni deux, il va pour s'inscrire avec sa belle CGS, mais s'en voit refuser l'accès puisque cette balade est uniquement réservée aux caisses carrées ! Quelques jours après, alors qu'il feuillette les pages de LVA en descendant vers le Sud, il tombe sur une alléchante annonce d'Amilcar qui l'interpelle. Après un coup de fil au propriétaire, grand coup de volant à gauche direction Montargis où il tombe nez à nez avec notre Amilcar M2, sur chandelles, qui n'a pas bougé depuis 36 ans. Il en tombe amoureux instantanément, achète la voiture et se met au travail. Quelques mois plus tard, le voilà au départ de la ballade des caisses carrées, pari réussi !



À la lecture des anciennes cartes grises, on peut penser que notre Amilcar est aujourd'hui une 4^{ème} main. Le premier propriétaire la gardera 26 ans, le second 15, le troisième 36 ans et l'actuel 18 ans. Chacun lui portera une grande attention, puisqu'elle est aujourd'hui dans un magnifique état d'origine à l'exception de l'habillage intérieur, qui a été entièrement refait en 2014, dans les règles de l'art.



Le tableau de bord est complet et d'origine.

Le 4 cylindre démarre au quart de tour et tourne parfaitement.



Les faux-compass, amusant détail pour faire penser à une carrosserie milord, le comble du chic à l'époque.



L'intérieur a été somptueusement refait, dans un réel souci du détail.



Après le rallye des caisses carrées, notre amateur prendra soin de fiabiliser entièrement la voiture, comme nous l'indique les factures de presque 17 000 euros qui seront dépensés depuis son achat.

La voiture se trouve aujourd'hui dans un remarquable état, niveau mécanique, tout a été vérifié et remplacé si cela était nécessaire pour rendre la voiture parfaitement fiable. Toute la carrosserie a elle été préservée, elle est un régal pour les inconditionnels de l'état d'origine. Enfin, l'habillage intérieur, qui avait trop souffert a été remplacé en respectant l'origine et se marie parfaitement au reste de la voiture. Cette Amilcar est une superbe occasion de mettre un pied dans les voitures d'avant-guerre avec une voiture fiable, facile d'entretien et dont l'histoire lui a permis de traverser un siècle sans être restaurée à outrance.



Avec sa malle Coquille et ses lames de protection KAP, notre Amilcar n'a eu droit qu'aux meilleurs accessoires!



Cette belle automobile offre l'exemple d'un grand classique de la berline française de prestige dont les beaux exemplaires se font rares. La boîte de vitesses est une Cotal électromagnétique.



Salmson

30.S4-D

Double arbre sinon rien

1936 Chassis n°58967
Moteur n°119-15
Carte grise française

4 000 - 6 000 €



Comme l'atteste le certificat fourni par l'amicale Salmson, notre S4-D est sortie des usines de Billancourt le 4 août 1936 et fut livré directement à son propriétaire Monsieur Faivre, un médecin du Jura, via l'agent Salmson de Montmorot. Il est également précisé dans les archives de l'usine que la voiture est livrée avec une teinte verte d'Islande, toujours présente sur la voiture et magnifiquement patinée par le temps. Notre docteur s'en servira pour sillonner les routes du Jura et sa nièce, surnommée la « tigresse aux dents d'or » ne s'en séparera qu'en 1970, elle a alors moins de 30 000 km. Elle sera peu utilisée par son nouveau propriétaire, qui remplacera le moteur suite à une casse (le moteur d'origine sera livré avec la voiture.). En 2019, un enthousiaste tombe sous le charme de son extraordinaire état d'origine et achète la voiture avec la ferme intention de remettre sur la route notre luxueuse Salmson.

Avant tout constructeur d'aéronefs, Salmson, tout comme Avions Voisin, ne s'est tourné vers l'industrie automobile qu'après la Première Guerre mondiale. En 1919, les premiers cyclecars Salmson font leur apparition. Ce fabricant se distingue de ses concurrents en introduisant dans une voiture une culasse à deux arbres à cames en tête, une avancée mécanique moderne qui confère à la marque une réputation solide et un caractère sportif indéniable. Le moteur emblématique de Salmson, à double arbre à cames en tête, a été maintenu jusqu'à ses derniers modèles de la fin des années 1950.

La Salmson S4, lancée en juillet 1929 avec son moteur 1300 cm³ à double arbre à cames en tête, offrait d'excellentes performances dans sa catégorie, ainsi qu'une tenue de route remarquable et une grande robustesse. Elle est remplacée au Salon de 1932 par le modèle S4C, doté d'un moteur profondément modifié et d'une cylindrée supérieure (1500 cm³).

À la fin de l'année 1934, le modèle S4D est dévoilé, avec un radiateur incliné et des roues à voile, d'abord pleines puis ajourées. La principale évolution réside dans l'augmentation de la cylindrée passant de 1465 à 1596 cm³, la voiture entre ainsi dans la catégorie des 9 chevaux fiscaux et reste nettement en avance sur la concurrence de l'époque. Son intérieur raffiné s'accorde avec des lignes simples et élégantes, formant un ensemble luxueux.

La Salmson S4 remporte un succès technique et commercial, étant une voiture à la fois performante, économique et confortable, capable malgré sa puissance réduite d'atteindre des vitesses moyennes élevées. Ce succès remarquable est la juste récompense des efforts de la Société des Moteurs Salmson, qui poursuit toujours le même objectif dans toutes ses réalisations, que ce soit en aviation ou dans l'automobile : allier précision, légèreté et robustesse.





Salmson avait pour réputation de proposer des intérieurs très luxueux, plus important encore, ils étaient de qualité supérieures à la concurrence, preuve en est, l'état dans lequel il se trouve aujourd'hui.



Notre examen de la voiture a révélé une voiture très saine, elle est assez complète et malgré certains défauts, c'est une très bonne base qui méritera une restauration intelligente, pour conserver son état d'origine. À l'exception des deux ailes avant, nous n'avons constaté aucune corrosion perforante et son intérieur en cuir rouge, fidèle à la réputation de Salmson est somptueusement conservé.

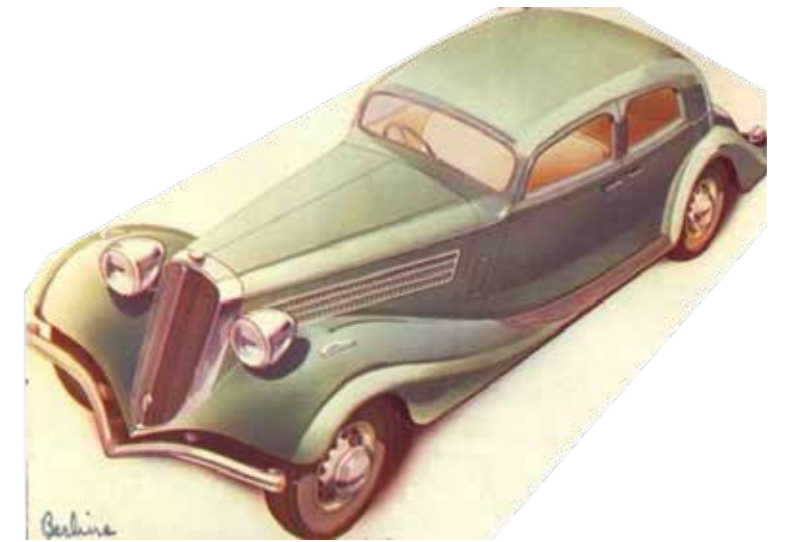
Notre exemplaire sera accompagné d'un beau lot de pièces supplémentaires, une calandre, son moteur d'origine, un vilebrequin avec trois bielles du moteur d'origine, un compteur en excellent état... À noter également, le catalogue original des pièces détachées de notre S4-D et la notice d'entretien complète ce lot.



Le moteur installé aujourd'hui est un moteur de S4-DA, il n'a pas tourné depuis 1972.



116



Cette illustration représente notre Salmson à s'y méprendre.



A noter, les jantes sont peintes de la même teinte que la carrosserie, ce qui correspond vraisemblablement à une demande du premier propriétaire.

Faute de temps, le propriétaire actuel souhaite transmettre ce projet, pour que la belle endormie soit enfin réveillée ! « Refaire une peinture d'une voiture de cent ans nécessitera d'attendre cent ans pour obtenir la patine parfaite », disait Jacques Potherat. Voilà tout l'intérêt de cette Salmson, avec seulement trois familles de propriétaire et malgré ses presque 90 printemps, elle pourra reprendre la route en gardant son authenticité.

117

Austin

31. Seven RM Saloon

1931 Chassis n°136 411
Moteur n°137 146
Carte grise française

«*Chummy*»

4 000 - 6 000 €



La Seven dans le musée de Jean Tua. Source internet

L'Austin Seven est sans aucun doute une des voitures anglaises les plus importantes produites. Elle est en quelque sorte la Ford T anglaise et sera vendue à près de 300 000 exemplaires partout dans le monde. Le modèle fut conçu par Herbert Austin (et Stanley Edge) au début des années 1920 sur une idée simple : proposer une voiture ne prenant pas plus de place qu'une moto, mais avec plus de confort et un tout petit prix, le tout équipé d'un vrai petit moteur et de 4 freins - équipement encore peu courant en 1931 !



↑ Notre vaillant 4 cylindres en ligne (56 x 76 mm) pour 748 cm3 dont la réputation de fiabilité n'est plus à faire.

Le modèle présenté est un type RM Saloon introduit en mars 1930. Elle fut achetée neuve par un brigadier de police genevoise à la SA Perrot, Duval et Compagnie située au 12, rue du Général Dufour à Genève (facture d'achat présente).

Elle traversera ensuite la frontière en 1936 et restera en France, dans les mains de Charles Vernay, menuisier de Challex jusqu'en 1961, date à laquelle elle sera acquise par Jean Tua. Elle sera ensuite restaurée par la carrosserie Richard de Genève et exposée dans le musée de Jean Tua.



Ampèremètre, pression d'huile et compteur de vitesse, le tableau de bord est très complet pour une voiture dite populaire.



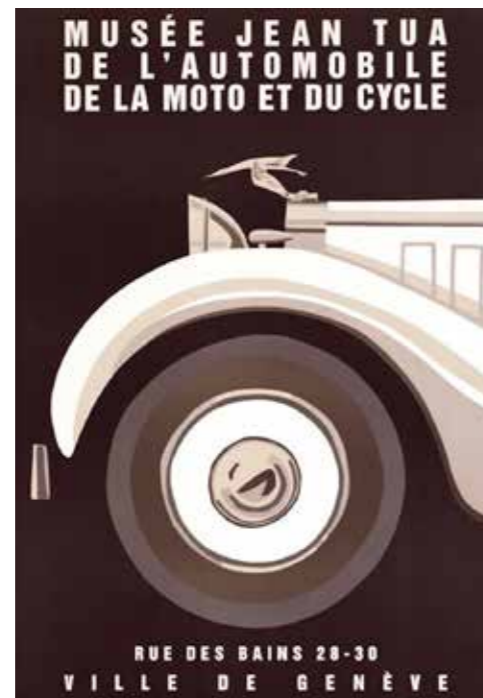
L'intérieur est en superbe état, entièrement habillé de cuir noir.

Plaque chassis.



Frappe moteur à froid.

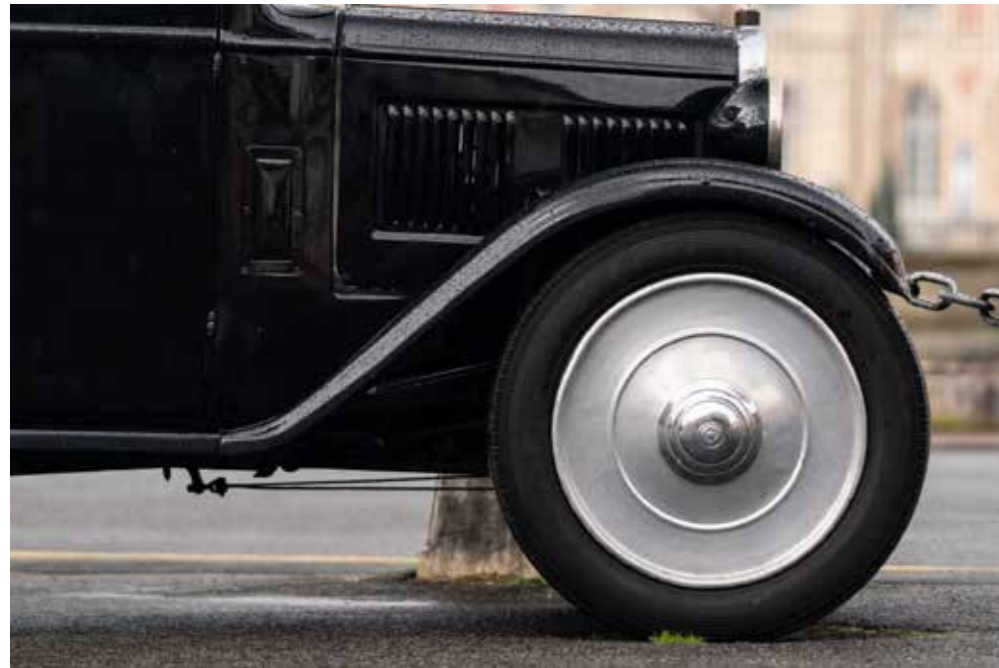
Affiche du Musée Jean Tua.



Sur le volant, en position centrale, réglage d'avance et accélérateur à main.



Au lendemain de la Première Guerre, l'usine de Longbridge signera donc un véritable succès commercial et sportif. L'Austin Seven sera produite entre 1922 et 1939 - une longévité impressionnante – entre autres dû au fait que l'Austin ne fut pas seulement britannique. En France, c'est Rosengart qui, sous licence, produit la petite « 5cv » entre 1928 et 1939. En Allemagne, elle sera fabriquée sous le nom de « Dixi », aux USA sous le nom de « American Bantam », et au Japon sous le nom de « Datsun ».



Particularité de notre Austin 7, elle est équipée de très chic flasques de roue en aluminium intérieur et extérieur.

En 2005, le musée fut contraint de quitter les lieux qu'il occupait et la collection fut dispersée. « Mes voitures iront à de vrais amateurs qui sauront les préserver et les apprécier » affirmait alors Jean Tua. C'est à cette occasion que le propriétaire actuel en fit l'acquisition il dépensera sans compter et fera entièrement reprendre la voiture entre 2005 et 2008, le moteur, notamment, étant entièrement refait par un motoriste de Zurich. La voiture sera testée entre Genève et Lausanne puis... ne roulera plus jamais ! C'est donc une voiture intouché depuis la fin de sa restauration en 2008 que nous proposons.

S'agissant d'une RM, cette petite voiture a été produite avec un châssis court et les lignes de porte s'étendent donc autour des passages de roue arrière pour permettre un accès facile.



Véritable 4e main à l'historique limpide, notre charmante Austin est une solution économique pour goûter au charme de l'avant-guerre. N'ayant pas roulé depuis 2008, comme tout bon passionné d'avant-guerre, le futur propriétaire devra faire les vérifications d'usage avant de reprendre la route. Rouler en voiture d'avant-guerre, n'est ni quelque chose d'inimaginable ni d'intouchable au regard de cette charmante « Baby Austin ». Il est l'heure de casser son PEL !

Simplex

32. Type 602

La 4cv des champs

Circa 1953

Chassis n°1269 Type DR
Moteur n°2152 Type 662 Plaque n°2196262
A immatriculer en véhicule de collection

1 500 - 2 000 €

La France agricole des années 50. photo non contractuelle



source internet

Au sortir de la guerre, l'agriculture française, comme le reste du pays est en grande difficulté. Le plan Marshall, entre autres, va permettre d'équiper les agriculteurs en matériel agricole, et de peu à peu remplacer les bêtes de trait. Et ce ne sont pas les Américains qui vont imposer leur industrie, mais bien des petits artisans français, à l'image des établissements Reymond qui vont s'atteler à cette tâche.

Un zeste d'innovation, un brin d'esthétisme et une pincée de proximité commerciale, voilà comment se définissait Monsieur Reymond. Proche des agriculteurs, Monsieur Reymond connaît leurs besoins et produit dès 1947 le simplex 602, un petit tracteur à tout faire, avec moteur arrière et propulsion qui permet un très bon braquage des roues. La légende raconte que la régie Renault acheta un de ces tracteurs, pour en copier toute les astuces.



source internet

La France agricole des années 50. Photo non contractuelle.

TRACTEUR

"SIMPLEX"

Un PETIT TRACTEUR qui répond à de GRANDS BESOINS

ADHERENCE
STABILITÉ
VISIBILITÉ
MANIABILITÉ

Type 602 équipé du Moteur 4 cylindres RENAULT 15 cv
monté avec treuil et charriot alternatifs
Dépense horaire : 2 litres

Notice descriptive gratuite sur demande

Établissements REYMOND
CONSTRUCTEURS
S.A.R.L. au Capital de 2 000 000 de francs
11, Rue Monplaisir — VILLEFRANCHE (Rhône)

25 Années d'expérience au Service de la Motoculture

TELEPHONE 3-53
R. MOU. RHONE 7137

C.C.P. LYON 170-92
410, VILLEFRANCHE, 42 415 B

Chercher ce que les autres ne font pas, voilà la philosophie des Etablissements Reymond.



L'exemplaire que nous vous présentons est une des versions équipée du moteur de notre 4CV nationale. Il semble complet et son moteur avait été remis en route avant que le tracteur ne soit stocké. Particularité des tracteurs, ils sont immatriculés et peuvent donc circuler sur la route en toute légalité. Après quelques soins, notre petit simplex pourra à nouveau retrouver l'air de la campagne ou user le pavé parisien, puisqu'avec ses petites dimensions, il se fauilera partout !



□ ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

□ TÉLÉPHONES

arts & cars

Dimanche 28 avril à 15h
 66 avenue de Breteuil, 75007 Paris
 Tél. : +33 (0)1 80 81 90 58

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 / ADDRESS	
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





NOS PROCHAINS ÉVÈNEMENTS

- arts & cars
Dimanche 28 avril, Paris
- Des collections alsaciennes
Samedi 25 mai, Alsace
- Automobiles de collection
Lundi 1^{er} juillet, Fontainebleau

CONTACTEZ NOUS
POUR INSCRIRE VOTRE VÉHICULE

Contacts

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

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



66 avenue de Breteuil 75007 Paris
5 rue Royale 77300 Fontainebleau
13 avenue de Saint-Cloud 78000 Versailles
22 avenue de Fontainebleau 77930 Chailly-en-Bière

www.osenat.com

Suivez-nous   @osenatautomobiles

Illustrée à gauche : 1957 Porsche 356 1600 A-T1 Reutter Coupe. Résultat 132 000 €
Illustrée à droite : 1959 Porsche 356 convertible D. Résultat 273 600 €

Remerciements à :

Etienne Rovillé
Martin Cassard
Alexis Ruben
Patrice Coutant
Gérard Prévot
Christian Martin
Pierre-Yves Laugier



- 01 Le tour du monde, d'après René Vincent - Offert par Berliet Circa 1906
- 02 Affiche - La route vous sourit avec Energol, d'après René Vincent Circa 1930
- 03 Affiche Peugeot à Indianapolis, d'après René Vincent Circa 1916
- 04 Mascotte Perroquet, par Falcucci Circa 1926
- 05 Mascotte Rien ne sert de courir, par Joanny Durand Circa 1925
- 06 Mascotte Victoire, par René Lalique Circa 1928
- 07 Malle militaire Avions Marcel Bloch (Dassault) Type MB.151 1938
- 08 Bugatti Type 35 à Montlhéry, Jean-Marie Guivarc'h, né en 1960
- 09 Voiture à pédales Devillaine, Modèle DEVISIX Renault Circa 1930
- 10 Voiture de manège Brabant Circa 1940
- 11 Voiture à pédales Eureka, Modèle «Delage» Baby 35 Circa 1935
- 12 «N°3», bronze, par Yan Verdier
- 13 BNC contre Salmson sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, P.Dumont 1970
- 14 Rétroviseur d'automobile rétroéclairé Circa 1930
- 15 Affiche du 31eme Grand-Prix de l'ACF d'après Savignac 1937
- 16 Projet publicitaire Bugatti « Berline et Mannequin » Circa 1938
- 17 Carte de visite de Pierre Marco, directeur général des automobiles Bugatti avec annotation manuscrite Circa 1947
- 18 Relique de la quatrième Bugatti 57 SC Atlantique #57453, 1936
- 19 Catalogue Automobiles Bugatti Type 57 Circa 1938
- 20 Paire de gants d'automobiliste en loutre de la maison Harrods Circa 1930

automobiles de collection

- 21 Lancia Belna Coupé «Paul Née» 1936
- 22 Ariès Super 10/50 C2 1936
- 23 Chevallier Bol d'or 1100 Circa 1930
- 24 Lafont Speciale GAR Circa 1928
- 25 Amilcar Compound B67 1939
- 26 Henri Labourdette Trën-car Circa 1920
- 27 Simca 9 Sport 1953
- 28 Lambert CS Roadster Grand Sport 1950
- 29 Amilcar M2 1929
- 30 Salmson S4-D 1936
- 31 Austin seven RM Saloon 1931
- 32 Simplex Type 602 Circa 1953

Si vous pensez posséder une automobile, un objet d'art ou d'automobilia dans l'esprit de cette vente, nous sommes à votre disposition pour en discuter et le mettre au catalogue de la prochaine vente

osenat x arts & cars #03

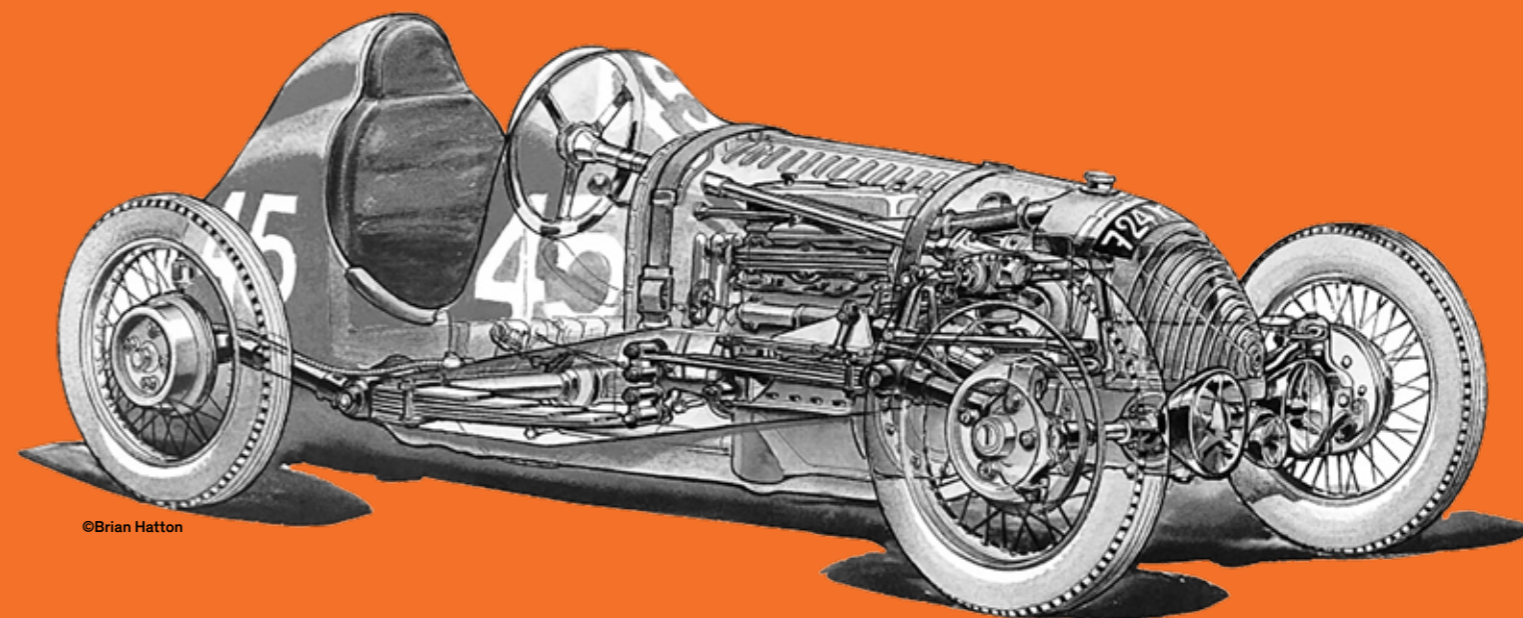
baptiste nicolosi///nicolosi.artsandcars@gmail.com///00 33 6 40 60 78 76

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-Preneur habilité : Jean-Pierre Osenat

english catalog

motor cars

art & automobilia



©Brian Hatton

tsnezo

arts & cars

Jean-Pierre Osenat
Président
Commissaire-priseur

osenat X arts & cars original auction

Baptiste Nicolosi
Consultant de la vente
nicolosi.artsandcars@gmail.com
+33(0)6 40 60 78 76

Louis de Russé
Directeur Osenat Motorcars
l.derusse@osenat.com
+33(0)1 80 81 90 10
+33(0)6 40 79 60 50

Stéphane Pavot
Automobiles de Collection
s.pavot@osenat.com
+33(0)1 80 81 90 59
+33(0)6 81 59 85 65

Philippine Gueguen
Administration / Règlements
+33(0)1 80 81 90 58
adminautos@osenat.com

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

Martial Castanié
Assistant automobilia
mars.castanie@gmail.com
+33(0)6 62 11 27 62

auction :
sunday 28 avril 15h
salle breteuil
66 avenue de breteuil
75007 Paris
métro ligne 13 / saint-françois-xavier
métro ligne 6 / sèvres-lecourbe

exhibition :
renault paris rive gauche
29 quai de grenelle, 75015 paris
métro ligne 6 / bir-hakeim
parking spaces in front of the exhibition site

friday 26 avril 18h/22h
saturday 27 avril 10h/18h
sunday 28 avril 10h/12h

Consult our catalogues and leave purchase orders on www.osenat.com

Participate in this sale with :

DROUOT.com

ie INTERENCHERES

138

Conditions de vente : la vente est soumise aux conditions générales imprimées en fin de catalogue

What if the pre-war era come back into trend ?

I often hear that no one is interested in pre-war cars anymore... Most of the time, in fact, by people who aren't interested in it at all! Perhaps they're afraid that people will pay too much attention to them.

It is said that motoring passion is a generational issue. The generation that revived the pre-war era in the 1960s had never seen a Bugatti in 1924 or even a Delahaye in 38, believe me (or from their cradles). So it was something deeper than a simple madeleine de Proust that drove them to scour every garage in France in search of their Grail. It's the beauty, the performance, the engineering... in short, the sensations and the incredible history that these cars can offer. Perhaps also the feeling of being the one who woke them up from their long slumber to give them a second life.

I hear and see more and more people around me talking about pre-war cars, finding out about them and sometimes taking the plunge. Trading in their Austin-Healey or Porsche 911 for the unknown.
I take my hat off to them.

So no, I'm not promising all pre-war cars a bright future, but if the lines are elegant or the hair is bouncing in the wind and you don't have to get out of the car to climb a hill, there's hope! I believe we are at a turning point. The pioneers of the sixties have succeeded in passing on - or not! - their passion to the next generation, and a difficult choice is looming: jealously guard your treasure until the day you die, or let it fly away, so that it can come back to life in the hands of someone else.

What a good joke, you might say, he's telling us all this while organising auctions! You'd be right, I just prefer it to be me defending the cars I love rather than a supercar specialist!

Youth is knocking at the door, no, the pre-war era is not dead, it's quite the opposite, it's waking up from its slumber so watch out!

Baptiste Nicolosi



éditorial

art+automobilia

- 01 Le tour du monde, d'après René Vincent - Offert par Berliet Circa 1906.....
.....50/100 euros / No réserve
- 02 Affiche La route vous sourit avec Energol, d'après René Vincent Circa 1930.....
.....1 500/3 000 euros
- 03 Affiche Peugeot à Indianapolis, d'après René Vincent Circa 1916.....
.....6 000/8 000 euros
- 04 Mascotte Perroquet, par Falcucci Circa 1926.....
.....400/500 euros
- 05 Mascotte Rien ne sert de courir, par Joanny Durand Circa 1925.....
.....3 000/5 000 euros
- 06 Mascotte Victoire, par René Lalique Circa 1928.....
.....6 000/8 000 euros
- 07 Malle militaire Avions Marcel Bloch (Dassault) Type MB.151 1938.....
.....50/150 euros
- 08 Bugatti Type 35 à Montlhery, Jean-Marie Guivarc'h, né en 1960.....
.....300/600 euros
- 09 Voiture à pédales Devillaine, Modèle DEVISIX Renault Circa 1930.....
.....1 800/2 000 euros
- 10 Voiture de manège Brabant Circa 1940.....
.....600/1000 euros
- 11 Voiture à pédales Eureka, Modèle «Delage» Baby 35 Circa 1935.....
.....100/200 euros / No reserve
- 12 «N°3», bronze, par Yan Verdier.
.....3 000/5 000 euros
- 13 BNC contre Salmson sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, P.Dumont 1970.....
.....150/300 euros
- 14 Rétroviseur d'automobile rétroéclairé Circa 1930.....
.....100/200 euros
- 15 Affiche du 31eme Grand-Prix de l'ACF d'après Savignac 1937.....
.....7 000/9 000 euros
- 16 Projet publicitaire Bugatti « Berline et Mannequin » Circa 1938.....
.....500/700 euros
- 17 Carte de visite de Pierre Marco, directeur général des automobiles Bugatti avec
annotation manuscrite Circa 1947.....50/100 euros / No réserve
- 18 Relique de la quatrième Bugatti 57 SC Atlantic #57453, 1936.....
.....5 000/10 000 euros
- 19 Catalogue Automobiles Bugatti Type 57 Circa 1938.....
.....400/500 euros
- 20 Paire de gants d'automobiliste en loutre de la maison Harrods Circa 1930.....
.....100/200 euros

140

-Automobilia: The buyer will pay Osenat, in addition to the hammer price, a purchase commission of 21.67% (26% inc. VAT) for sales up to 100,000 euros, and 15% (18% inc. VAT) for sales over 100,000 euros.



Notes to buyers:

- Items will be moved immediately after the sale and stored in Fontaine-bleau.- All lots are sold «as is».The three-day display of vehicles and automobilia items allows each buyer to observe each lot in order to bid with full knowledge of the facts. Please do not hesitate to contact our specialists for further information.

Once again this year, we're delighted to present you 20 items that have been carefully and passionately selected. An original selection, focused almost exclusively on pre-war automobiles! Indeed, the Arts and Cars sale is designed to present Automobilia through the prism of objets d'art, whether for a 1930s rear-view mirror, a pair of early motorist's gloves or the historic trunk of the Marcel Bloch (Dassault) Type MB.152 aircraft, number 601.

We also wanted to bring to the forefront pieces retracing the great history of the French Automobile through the work of René Vincent. He celebrated the triumph of Peugeot in the 1910s, as well as the elegance of motorists in the belle époque and the Roaring Twenties. D'autre part, si les mascottes automobiles et les bouchons de radiateur sont des objets symbolisant le plus cette période de l'entre-deux-guerres et de l'Art-déco, ce sont trois d'entre eux, que nous vous invitons à découvrir dans les pages suivantes. Avis aux collectionneurs...

We also wanted to celebrate the work of contemporary artists such as Yan Verdier, born in 1972, with «N.°3», a bronze that captures the very essence of motoring; but also to awaken childhood memories thanks to the pedal cars and merry-go-rounds that gave rise to a number of vocations for budding young drivers. Built to last, these almost century-old toys bear the scars of a lifetime, a patina that, as with the cars of the greats, lends an incomparable charm to these cars that continue to make us all dream.

Finally, alongside these rare objects, we have the immense privilege of offering you a unique relic of the most mythical of Bugattis, the Type 57SC Atlantic #57453, «the black car»! Almost 80 years after its disappearance, the myth reappears through its original chassis plate.

So we're sure that any lover of the beautiful will find something here to his or her liking, and will be seduced by our selection to the glory of the automobile, through this eclectic range of objects that can be as much coveted by enlightened collectors - eager to complete their collection - as by young enthusiasts in search of their first choice pieces.



René Vincent (1879-1936)

Le maître de l'élégance

After graduating from the Beaux-Arts in Paris, René Vincent began his career as an architect at the age of 23. He soon turned his attention to illustration. Department stores, alcohol, cigars and cigarettes, sports and motoring; all the joys of elite French society in the 1920s were depicted with the utmost refinement.

An early motorist, René Vincent was an aesthete with discerning taste. His finest creations stem from the stylistic heritage of Art Nouveau and foreshadow Art Deco. His work combines a delicate pencil stroke with an acute sense of detail.

Having grown up in a bourgeois environment, he was familiar with the habits and customs of high society, and enjoyed portraying these characters in his leisure activities, such as golf, tennis, horseback riding and motoring. Nevertheless, the image depicted is almost too beautiful. We're not far from a utopia aimed at an often more modest audience, who dream before his images of an easygoing elite, where money and good taste triumph. Like him, the characters he draws are dressed in the latest fashions, tuxedos and evening gowns are de rigueur, and always accompanied by the most refined mechanics.

This opulence and luxury faded in the face of the 1929 crisis; the « belle époque » and the Roaring Twenties came to an end, having been sublimated by the master of elegance. This period of splendor came to an end, as did René Vincent, who died in 1936 at the age of 57.

The three works on offer reveal the artist's ambition to draw for the love of chic and elegance, or simply for the love of beauty.

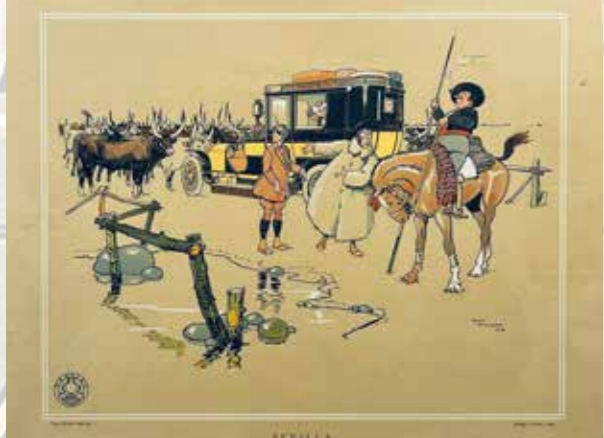
Le tour du monde, d'après René Vincent - Offert par Berliet Circa 1906

René VINCENT (1879-1936)
 Color lithograph on paper
 Signed and dated: René Vincent 06
 BERLIET - Lyon (All rights reserved)
 Imprimerie Draeger Frères
 Framed pieces : 3/5
 Out of frame: 23 x 28.5 cm
 Traces of soiling, slight tear

1. 50 - 100 € / No reserve

In 1907, René Vincent met the Draeger brothers, printers in Paris, who commissioned him to illustrate the sales catalog for the manufacturer Berliet. He produced a series of humorous plates featuring Berliet automobiles around the world: Chicago, Bombay, London, Seville, Nuremberg...

Building on this success, and his first collaboration with Draeger printers, René Vincent continued to produce other series of drawings for companies such as Delahaye in the early 1910s, always with a touch of humor and his usual elegance.



Affiche d'après René Vincent La route vous sourit avec Energol, Circa 1930

René VINCENT (1878-1936)
 Color lithograph on paper
 Signed lower right René Vincent
 Printed by Bedos & Compagnie Paris
 Size: 120 x 80 cm
 Restoration, missing right corner

2. 1 500 - 3 000 €



René Vincent signed two posters for British Petroleum between the 1920s and 1930s. BP had its own distribution network for gasoline, which it sold under the brand name Energic, and for oil under the name Energol: «Energic, Energol, the best insurance for the life of your car». To highlight the BP brand, identifiable by its green and yellow colors, the young driver in the blue suit proudly wears the brand's colors; the green and yellow scarf flutters in the sky.

René Vincent's daughter, Ginette, is the heroine of this poster. She is the model of the modern woman. As proof, the young woman drawn by the artist is helmeted, gloved, oil cans in hand, ready to set off on a race... with Energol Oil, of course!

René Vincent's work is an eulogy of modernity, of women drivers who were very much a part of the automotive landscape in the 1920s and 1930s, such as Hélé Nice, Claire du Gast, Colette Salomon and Mme Junek.



Affiche Peugeot à Indianapolis,

d'après René Vincent Circa 1916

3. 6 000 - 8 000 €

The Peugeot racing epic 1912 - 1919 :

Peugeot 3X winners in the USA between 1913 and 1919, and 2X in France at the ACF Grands Prix in 1912 and 1913!

If advertising is the promotional vector par excellence, motor racing is also the Sochaux firm's major publicity asset in France and the United States. Peugeot's top drivers - Georges Boillot, Jules Goux and Paul Zuccarelli - accompanied by engineer Ernest Henry, developed a new racing engine, a 4-cylinder, double overhead camshaft engine with a displacement of 7,600cm³, capable of speeds approaching 190km/h. From then on, success followed success for the Lion brand and this team of «wizards».

The Charlatans triumph with their 1912 success at the Grand Prix de l'Automobile Club de France in Dieppe. In 1913, Georges Boillot won the Grand Prix de France again, this time at the wheel of his beloved Peugeot, ahead of the ferocious Delages. The same year, on the other side of the Atlantic, the Lion brand won the Indianapolis 500 with Jules Goux at the wheel, still driving an L-76, a Lion 7 600cm³. He was the first European to win the Indianapolis 500, a real feat! On June 5, 1913, the newspaper Motor Age commented on the Frenchman's panache-filled victory: «Champagne, castor oil and gasoline were the ingredients of Mr. Jules Goux's victory».

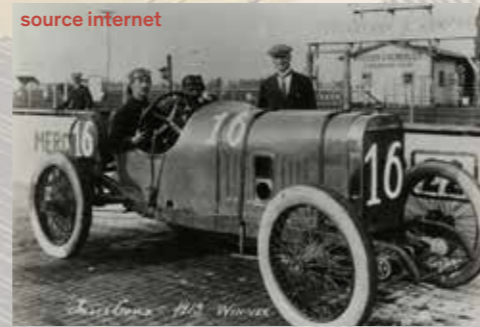
The years 1914 and 1915 saw further podium finishes for Peugeot, with drivers Arthur Duray and Jules Goux in the first year of the world conflict, and Dario Resta taking second place in 1915. In 1916, the same British driver - Dario Resta - was crowned champion in a Peugeot L-45, enabling Peugeot to repeat its 1913 feat. The brand rounded off this first place with the American driver Ralph Mulford, who finished on the third step of the podium. Finally, although motor racing did not resume until 1919 - suspended in 1917 and 1918 - this time it was marked by a double success for the Sochaux firm in Indianapolis, with Howdy Wilcox on the top step of the podium, and the faithful Jules Goux in third place. In addition to these successes in France and North America, Peugeot was also very convincing on the roads of Sicily, winning the Targa Florio in 1919, 1922 and 1925, this time with André Boillot, the brother of Georges Boillot, who had fallen at the front in the First World War.

The artist's poster features a dynamic drawing of a racing driver at the wheel of a Peugeot, probably an L-76 that raced at Indianapolis. A strong, dynamic image underlined by Peugeot's beautiful, instantly readable typography, this poster packs a real punch. René Vincent conveys the feeling of speed, power and refinement of Peugeot automobiles! The vehicle seems to be flying at high speed - hurtling towards a sure victory - leaving behind a cloud of dust, revealing the colors of the French flag in this plume of smoke. This is one of René Vincent's finest creations.

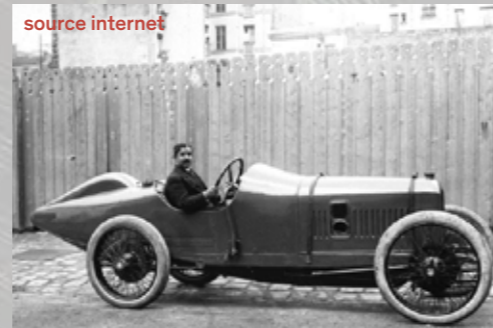
Bibliography :
Revue pratique de l'automobile Omnia, July 1920, poster design reproduced on p. 207.
On the road - L'automobile dans l'art, Étude et communication éditions - 2007, referenced under n° 95 reproduced p. 85

Exhibition :
Musée Bibliothèque Pierre André Benoit / Espace de Rochebelle / Musée du Colombier Alès
June 30 - September 23, 2007

René VINCENT (1879-1936)
Color lithograph on paper
Signed lower right: René Vincent
Imprimerie Draeger, Paris
Size: 158 x 116 cm
Canvas poster. Traces of moisture, scratches and slight tears.



1913 - Jules Goux vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis sur Peugeot L-76



1914 - Georges Boillot at the Indianapolis 500 Grand Prix d'Amérique à Indianapolis / Agence Meurisse



1916 - Dario Resta vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis sur Peugeot L-45



1919 - Howdy Wilcox vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis sur Peugeot L-45



Mascotte Perroquet, par Falcucci Circa 1926

Robert FALCUCCI (1900-1989)
Nickel-plated bronze - H. 17 cm mounted on wooden base
Signed Falcucci

Robert FALCUCCI is best known for his graphic work as a poster artist, with many of his advertisements appearing in *Omnia*, *Automobilia*, *Fémina*, *Vogue* and *L'illustration* magazines. In 1927, he left Renault's design studios to join those of the famous couturier Paul Poiret in 1928. In the early 1930s, the artist excelled at designing posters for major automobile events such as the Monaco Grand-Prix and the Monte Carlo Automobile Rally.

In addition to this impressive body of work, the artist also turned his hand to creating an automobile mascot.

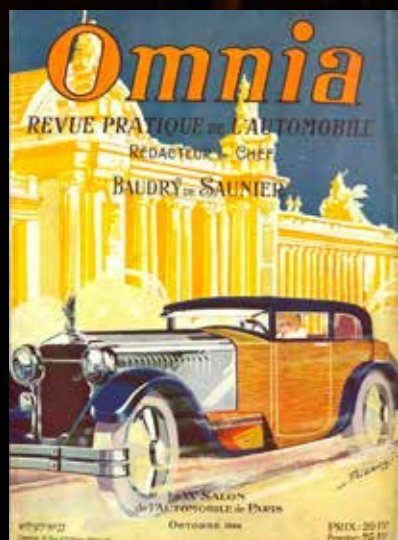
This radiator cap, known as the «Parrot», was featured on the front cover of the *Omnia* automobile magazine in October 1926, on the occasion of the XXth Paris Motor Show. From a set of several pieces of nickel-plated bronze the artist created a triumphant parrot with protruding wings, in true Art-deco style.

Bibliography:

Cover of *Revue Pratique de l'Automobile Omnia*, issue 77 - October 1926, signed Falcucci

Michel Legrand, *Mascottes Automobiles*, Edition E.P.A., Paris, 1993, model number 894 reproduced on p. 241.

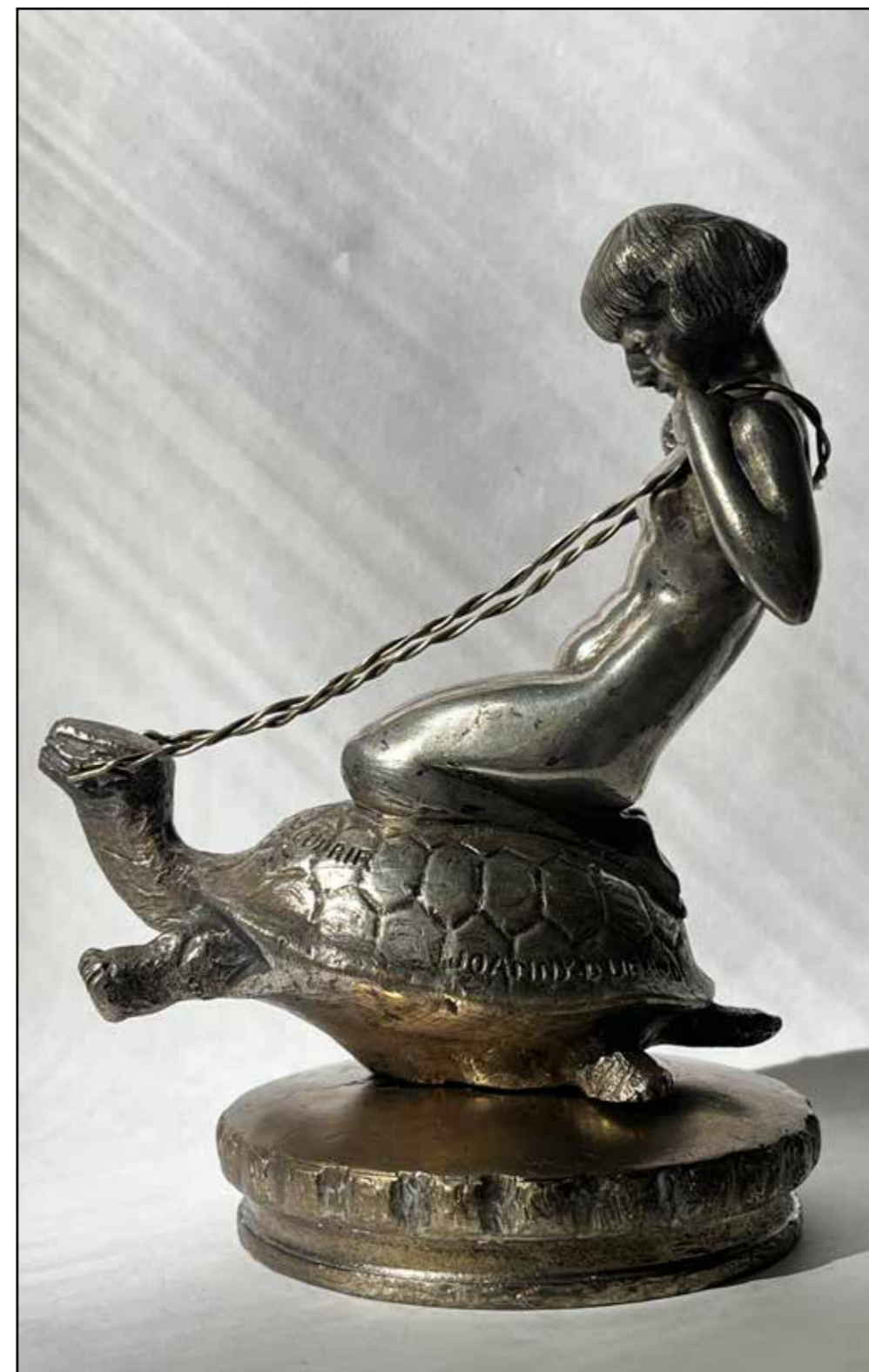
4. 400 - 500 €



Mascotte Rien ne sert de courir, par Joanny Durand, Circa 1925

Joanny DURAND (1886-1955)
Silver-plated bronze - H.: 14 cm
Signed Joanny Durand - «Rien ne sert de courir»
(«Nothing is gained by running»)
Registered design numbered «3»
Mounted on a stopper
Very rare, model never listed

5. 3 000 - 5 000 €



A sculptor, engraver, ceramist, poster artist, poet and writer, Joanny Durand was a jack-of-all-trades in the first part of the 20th century. A pupil of J. DAMPT (1854-1945) and INJALBERT (1845-1933), from 1901 he attended the Ecole Régionale des Arts Industriels in Saint-Etienne, before entering the Ecole des Beaux-Arts in Paris in 1910.

Sent to the front in 1914, Joanny Durand was a corporal in the 238th Infantry Regiment. The victim of three bullets and a shrapnel wound, he returned from the Battle of the Marne crippled, before being awarded the Military Medal with commendation. Once peace was restored, inspired by French history and the duty of remembrance, he refocused his work on building monuments to the glory of those of '14.

Aside from these works in tribute to those who fell in the First World War, Joanny Durand was very prolific during the interwar period. He exhibited at the Salon des Artistes Français, the Exposition des Arts Décoratifs et Industriels Modernes in Rouen in 1923, and in 1929 was awarded the gold medal at the 4th Exposition Internationale d'Arts Décoratifs Modernes et de l'Habitation in Nice.

Joanny Durand's poetry and inventiveness of the '20s are brought to bear on an automobile mascot. The artist gives shape to his interpretation of La Fontaine's fable: a woman pulls the reins of the tortoise, forced to slow down. This time, it's the woman who's trying to make haste slowly, at a senator's pace, because she knows that there's no point in running, it's better to start on time. A true ode to slowness, in a world then in search of that exhilaration brought on by speed and the automobile.

Bibliography:
Grande encyclopédie du Forez et des communes de la Loire. Gilbert GARDES, director of publications, Le coteau, Horvath, 1984, p. 227 to 231.

Mascotte Victoire, par René Lalique

6. 6 000 - 8 000 €

Circa 1928

Radiator cap in satin-finish and glossy pressed white glass, signed R. LALIQUE France in relief in the mass.

Mounted with a ring on a black marble base.
Dimensions: Height: 15 cm; Diameter: 6.6 cm; Overall length: 25.5 cm
Used condition.

Exceptional mascot that became a symbol of the Art Deco period.
Called Victoire or Spirit of the Wind, probably created as a tribute to the Allied Victory of 1918.

René LALIQUE (1860-1945):

Trained as a jeweler and glassmaker, René Lalique linked his talent with the world of automobiles for the first time in 1906 with the design and creation of the trophy for participants in the Targa Vincenzo Florio. The eponymous race, named after its founder, rewarded its winners with a Targa - meaning plate in Italian - engraved by René Lalique, showing a racing car against a Sicilian landscape.

Encouraged by this initial success, as well as by the development of the automobile and its accessories through mascots, René Lalique also contributed to the fashion of the 1920s and 1930s.

Lalique and radiator caps (1925 -1937):

From 1925 onwards, René Lalique created no fewer than 30 models of these mascots. Glass and its transparency provide René Lalique's workshops with an internal light source. This was the height of luxury that Lalique had just created with its luminous radiator caps. These mascots become veritable sculptures of light, illuminated from within by a dynamo powering a 6V lighting system. The patent applied for on January 22, 1929 was for a «luminous radiator cap for motor cars».

Created in 1928, Victoire remains one of the most magnificent mascots ever, representing an allegory of peace. Designed to celebrate the 10th anniversary of the Armistice of November 11, 1918, this moving female face comes to life at the heart of the material, a glass both satin-finished and shiny. The hair, reminiscent of a streamlined Indian headdress, and the half-open mouth, revealing a shrill cry, create a unique effect of speed and power.

In this way, automobile mascots represent a specific period in automotive history, reflecting both artistic craftsmanship and the evolution of automobile design over the decades. Victoire de Lalique is the finest representation of this, not only in its material, signature and design, but also in its posterity, as much a symbol of Art Deco as of Automobile passion.

Lalique patents :

- N° 472.382, issued August 4, 1914, process for decorating glass or transparent materials with patterns illuminated by means of concealed or concealed luminous foci.

N° 667.382, issued February 1, 1929, luminous plug for car radiators.

Bibliography:

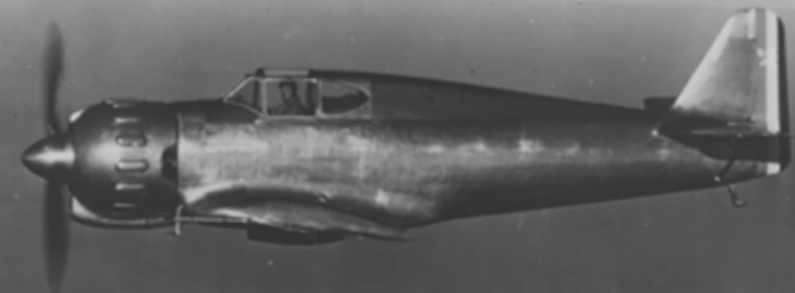
Félix Marcilhac, «René Lalique, catalog raisonné de l'œuvre de verre», Les Éditions de l'Amateur, Paris, 2011, Section Bouchons de radiateur, model referenced under no. 1147 reproduced on p. 502.

Michel Legrand, «Mascottes Automobiles», Edition E.P.A, Paris, 1993, model number 251 reproduced on p. 91.



Malle militaire Avions Marcel Bloch (Dassault) Type MB.151, 1938

7. 50 - 150 €



Dimensions: Height 67.5 cm; Width 108 cm; Depth 60 cm. Wooden military transport trunk with hinged lid and black handle on each side. Printed with an inscription AVIONS MARCEL BLOCH TYPE 151 on the lid, and handwritten in red «601 bis».

The 601 aircraft in Marcel Bloch's production is not actually an MB.151 but an MB.152, a further development of the MB.150. The MB. 152 was assigned to GC II/9, 3ieme Esc. Shot down in aerial combat on June 3, 1940 during a clash with a group of bombers protected by Bf109s. The plane crashed in flames at Verberie (Oise) and its pilot, Sergeant SIBIRIL, was killed. This trunk could hold all the equipment needed to store radios, parachutes, cartography and spare parts.

MARCEL BLOCH AVIONS TYPE 150 to 157:

Société des avions Marcel Bloch is a French aeronautical company founded in 1929 by Marcel Bloch (1892-1996). Although he changed his name to Marcel Dassault in 1946, it was under this name that the Dassault group became one of the world leaders in military aeronautics.

In the 1930s, the arms race leading up to the Second World War was intense, particularly in the aeronautical sector. Rapid technological advances in aviation played a crucial role in military operations at the start of the war. In France, during the period 1939 - 1940, the French air force had several types of aircraft at its disposal for the defense of the skies, including those produced by Marcel Bloch's production

lines. France was preparing for the Battle of France, which took place from May to June 1940.

The Bloch MB.150 and its derivatives MB.151 to MB.157 were French military aircraft developed by the Société anonyme des avions Marcel Bloch, and built in series at the Châteauroux plant. On August 18, 1938, the prototype - a single-seat fighter derived from the Bloch MB-150 - renamed the Bloch 151, made its maiden flight. It was a new, heavily modified version, an all-metal single-seater. Thanks to engineer Lucien Servant, this specificity made it possible to mass-produce these aeroplanes, combined with modern manufacturing processes.

With a total weight of 2,522 kg, the fighter is powered by a Gnome et Rhône 14N-35 direct drive star engine developing 930 hp at 4,400 m, and enabling a top speed of 460 km/h at 4,000 m. Moreover, in 1939, it was the only fighter in the world to be fitted with 2 Hispano-Suiza HS-404 20 mm cannons firing outside the propeller field.

A total of 750 MB 150 series Blochs have been built since the date of first flight on May 4, 1937.



Bugatti Type 35 à Montlhéry, par Jean-Marie Guivarc'h

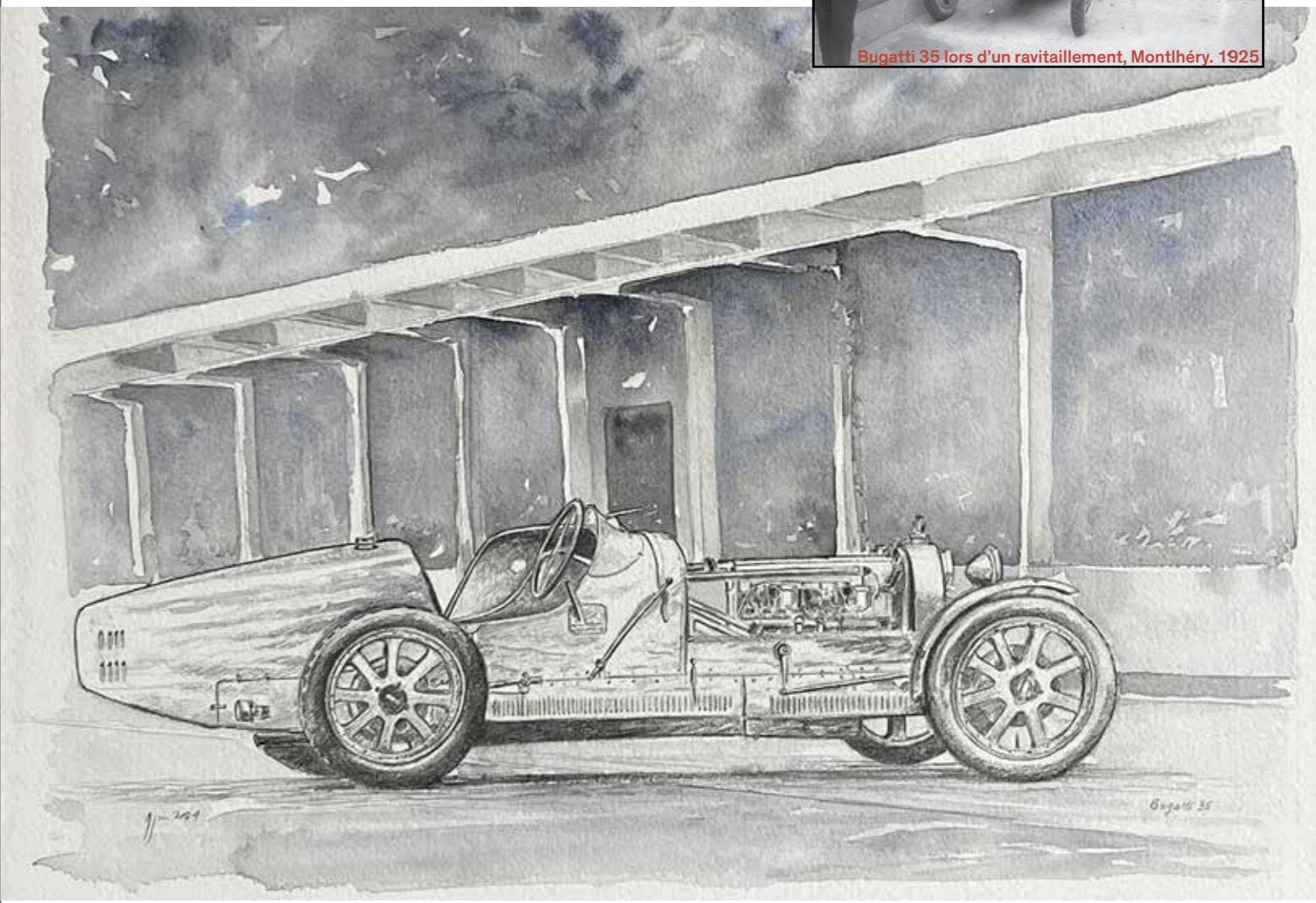
8. 300 - 600 €

Jean-Marie GUIVARC'H (born 1960)
Pencil and watercolor, 41 X 57 cm
Framed piece, 52 x 72 cm
Original illustration
A famous Bugatti 35 in its natural environment

An adept sketcher, Jean-Marie Guivarc'h has been active in the world of pre-war cars for decades. Wherever pre-war cars roll, you're sure to find Jean-Marie and his fisherman's stool. He draws our beloved automobiles, capturing on paper everything that makes them so charming. For the centenary of the Bugatti Grand Prix, he produced a limited series of illustrations exhibited at Rétromobile, including the one offered in this auction.



Bugatti 35 lors d'un ravitaillement, Montlhéry, 1925



Voiture à pédales Devillaine, Modèle DEVISIX Renault Circa 1930

9. 1800 - 2000 €

Ets Devillaine et Frères manufacturer - Devisix type
Renault model, metal chassis and ivory-colored wooden body with red fillets.
Bordino point bodywork, pedal drive, adjustable seat, dashboard with clock and
speedometer, Ballon - Bergougnan rubber tires (250x40), electric lighting, external
handbrake control, side exhaust line running all the way, red sky seat.
Includes a call horn. Missing gray card.
Length: 145 cm - Height: 54 cm
Strictly original condition, very good patina despite its used condition.



Voiture de manège Brabant Circa 1940

10. 600 - 1000 €

Wooden car mounted on a pedestal
Length: 125 cm - Height: 48 cm
In original condition, nicely patinated, worn.
Provenance: said to have been mounted on an East German
steam merry-go-round.



Voiture à pédales Eureka, Modèle «Delage» Baby 35 Circa 1935

11. 100 - 300 € / No reserve

Model Baby 35 - Code EK 17, «Delage» grille
Pressed steel body, painted in British Racing Green.
Model year: 1935-1940
Length 100 cm - Height : 35 cm
Damage, missing parts and oxidation.
Missing grey card.



«N°3», bronze par Yan Verdier

12. 3000 - 5000 €

Yan VERDIER (born 1972)

Number 2/8

Cast at Blanchet Landowski, the famous foundry used by Buffet, César, Ustinov...

A book accompanies the bronze, explaining its genesis and the various stages of production.

29 x 19 cm

Yan Verdier developed a passion for cars at an early age. His teenage encounter with the Novo family, Bugatti specialists, was decisive. Summer and winter alike, he spends most of his free time assisting Henri and listening to his stories of racing in the 1930s. In 2002, he published «Une vie pour BUGATTI», the biography of Henri NOVO, witness to a bygone era.

As a bronze artist, he expresses himself through a variety of techniques. He creates metal sculptures, jewelry and linocuts. N°3 has been a long journey for him. This bronze sculpture takes its inspiration from the heyday of motor racing in the Roaring Twenties. With its sleek lines, external exhaust and large flanged wheels, N°3 expresses the speed and danger that drivers braved. Virtuosos, pioneers.



BNC contre Salmson sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, P. Dumont, 1970

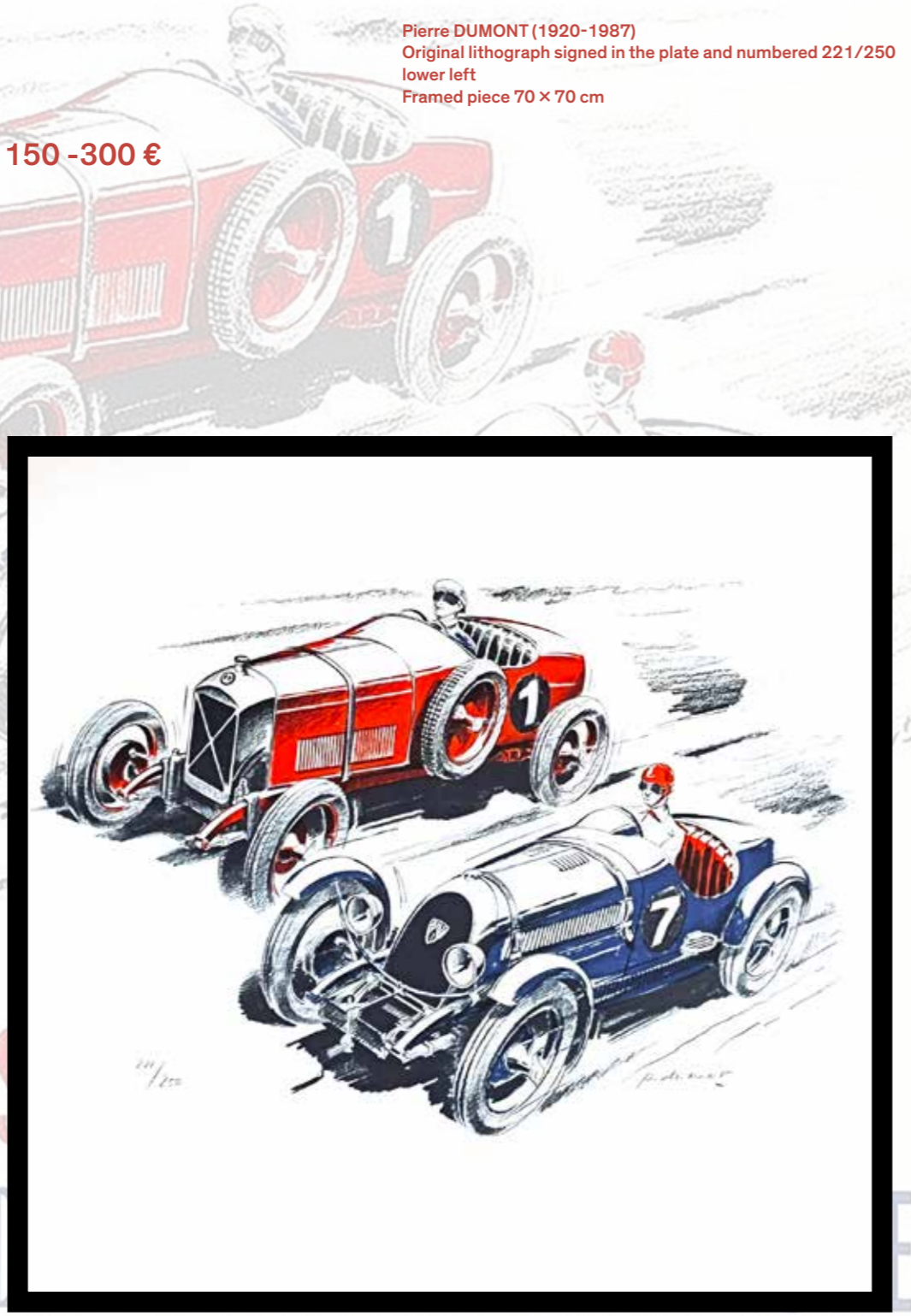
13. 150 - 300 €

Pierre Dumont began his career in 1946 as head of the drawing office at Revue Technique Automobile (RTA). He then turned to more graphic work, publishing in the Album du Fanatique de l'Automobile, La Vie de l'Auto, and designing advertisements for Panhard and Rosengart. In addition to his talent as a draughtsman, DUMONT's pen can be found in his reference work «Au temps des Automobilistes» (1965) and «Les Pur-Sang de Molsheim» (1975).

This drawing was originally designed for the poster of the 6th Coupes de l'Age d'Or 1970, organized by French motoring pioneers such as Serge Pozolli and Jacques Potherat. This event, celebrating the glory of racing cars from 1925 to 1940, began in 1964 on the Circuit de Rouen-les-Essarts, opening the ACF Grand Prix, before moving to the Montlhéry oval in 1968. This was the first historic classic car race organized by the Association des Amis de l'Histoire de l'Automobile, l'Album du Fanatique de l'Automobile, l'Automobiliste and Moto-Revue.

Later, this historic race was revived as the Grand Prix de l'Age d'Or and continues to take place every year. On the other hand, the same idea of promoting pre-war vehicles was taken up again under the name Vintage Montlhéry by Jacques Potherat, before seeing the light of day again in 2011 under the name Vintage Revival Montlhéry, with the same spirit of conviviality and the same passion for mechanics from another era.

And while 2024 celebrates the 100th anniversary of the legendary Linas-Montlhéry circuit, it's also an opportunity to pay tribute to those who brought it back to life in the 70s, with this drawing by P. Dumont.



Pierre DUMONT (1920-1987)
Original lithograph signed in the plate and numbered 221/250 lower left
Framed piece 70 x 70 cm

Rétroviseur d'automobile rétroéclairé, Circa 1930

14. 100 - 200 €

Nickel-plated brass
Mirror dimensions: 6.5 x 12 cm
Mirror dimensions: 7 x 16 cm
Mounted on a ball-and-socket joint that can be rotated in all directions.
Universal mounting bracket.
Registered design. S.B. Paris Accessoires Automobiles



Illuminated parking mirror - Mirror by day - Lantern by night.
On either side of the rearview mirror, red and white diamond lights that light up from inside the mirror, making them suitable for use as parking lanterns.
In France, rear-view mirrors became compulsory with the decree of January 19, 1933, a measure that came into force on July 1 of the same year, and was the source of many disputes between the police and motorists.



Le gendarme dresse des contraventions ...mais il méprise lui-même les règlements

L'Œuvre a signalé dernièrement, les abus auxquels se livrent certains gendarmes, qui, au lieu de se placer aux croisements dangereux et d'y faciliter la circulation, se dissimulent dans les encoignures pour siffler les automobilistes et leur chercher noise.

Ces représentants de l'autorité semblent très occupés, à l'heure actuelle, à « pincer » les automobilistes pour défaut de « rétroviseur » — appareil dont on s'était fort bien passé jusqu'alors, et qui vient de se révéler indispensable. C'est pourquoi on ne voit aucun uniforme aux tournants signalés comme dangereux, ni aux routes en lacets pour refréner l'ardeur impéieuse des « excentriques du volant ».

En août dernier, vers 7 heures du soir, M. M... traversait en voiture le petit village de Lux, près de Chalon-sur-Saône, lorsqu'il fut sifflé et gratifié d'une contravention pour défaut de rétroviseur.

La chose est, en soi, de minime importance, mais on peut cependant trouver peu logique la façon dont est faite la police de la route, car au cours d'un voyage de 3.500 kilomètres, notre automobiliste rencontra de nombreux gendarmes à qui il demanda même des renseignements et ne fut jamais inquiété.

Mais où l'histoire ne manque pas de piquant, c'est que M. M..., a constaté, au cours de sa randonnée, que les voitures et les motocyclettes des gendarmes sont parfaitement dépourvues de rétroviseur !

Alors on est en droit de se demander si les règlements sont exclusivement applicables aux « civils » et si leur fonction confère aux gendarmes des qualités insoupçonnées, comme celle, par exemple, de voir derrière eux, sans miroir rétroviseur ?

Paru le 17 Septembre 1933.

Affiche du 31eme Grand-Prix de l'ACF d'après Savignac 1937

15. 7 000 - 9 000 €

Raymond SAVIGNAC (1907-2002)
Signed and dated upper right: SAVIGNAC 37
Automobile Club de France 1937» stamp.
Edition Alliance Graphique, imprimerie L.Danel,
Paris.
158 x 117 cm. Wrapped in cloth.
Superb condition despite a slight tear and traces of
folding.
Very rare poster, never seen for sale, museum piece.



source internet



source internet

Louis Chiron sur Talbot pendant la course



Chiron à l'arrivée, célèbre sa victoire

For the 1936 and 1937 editions, the ACF decided to impose the Formula Sport, with a maximum displacement of 4.5 liters and prohibiting the use of a compressor. Here are the broad outlines of the rules imposed by the organizing committee for the XXXI ACF Grand Prix - Voitures de Sport:

The GP de l'ACF will be run on July 4, 1937, on the Linas-Monthléry road circuit, each lap of which measures 12 kilometers, 504 meters and 35 centimeters. -The GP de l'ACF will be run over a distance of approximately 500 kilometers, or 40 laps of the Linas-Monthléry road circuit.
- The winner will be awarded the sum of 100,000 francs (in cash, please!).

Let's go to Monthléry to the starting grid of the XXXIst ACF Grand-Prix: Bugatti, Talbot and Delahaye are all on the starting line at 2pm. The chequered flag waved and the cars took off with a bang. Sommer leads the race for the first 20 laps, before Louis Chiron overtakes him and guides the race to the finish. The old fox - an affectionate nickname given to Chiron for his racing intelligence - became the first driver in history to win the French Grand Prix three times! In the end, four Talbots finished in the top five places, making up a 100% Talbot podium; the 1937 ACF GP marked a triple victory for Talbot automobiles.

As the ACF GP saw Sommer's Bugatti Type 57G win in 1936, the 1937 poster seems to honor the Molsheim thoroughbreds. Savignac depicts a stylized Bugatti, reduced to its basic components - the horseshoe grille, the Bugatti axle and the car's wheel - all in a formidable spirit of speed. The three letters «ACF» associated with the date of the event make the message very clear. All these elements make this poster a classic in the master's body of work, and in Art Deco posters in general.

A celebrated 20th-century poster artist, Savignac's graphic works are now part of our common imagination. His style is effective and impactful, yet simple. Although Savignac's work was particularly influential in the second half of the 20th century - illustrating the exponential growth of advertising during the «Trente Glorieuses» - he was self-taught from the 1920s onwards, before meeting the Art-deco poster master Cassandre in 1933. From then on, the young Savignac's work was inspired by the Cassandre style. Also assisted by illustrator Charles Loupot, the artist joined Alliance graphique in 1935. He continued to assert his own style, becoming a master of the poster as well, by asserting his signature - by now recognizable to all - combined with an ever-delicate sense of humor.

The artist signs a brilliant poster from the beginning of his career, before his talent was yet recognized by all, only his peers having - at that time - already given him the thumbs-up. A work that fits perfectly with Savignac's own definition of the poster: «popular and aristocratic».

Bibliography :
Arts et Métiers Graphiques - Issue 58 - July 1937
Anne-Claude LELIEUR Conservatrice Général de la Bibliothèque Forney, Raymonde BACHOLLET, Savignac Affichiste, Editions Bibliothèque Forney, Paris 2001, referenced under n° 7 reproduced p. 95
Maître Hervé POULAIN, Aleth HOURDAN, Ann HINDRY, On the road - L'automobile dans l'art, Étude et communication éditions, 2007, referenced under no. 88 reproduced on p. 74

Exhibition :
Musée Bibliothèque Pierre André Benoit / Espace de Rochebelle / Musée du Colombier Alès, June 30 - September 23, 2007
Musée National du Sport, «A toute vitesse» Paris, April 6 - September 21, 2009



Projet publicitaire Bugatti

« Berline et Mannequin », Circa 1938

16. 100 - 200 €

Advertising project based on a photograph by Fernand NADAL, printed on rigid card.
28 x 39 cm. Very fine condition. Framed.
Project for a calendar or ephemeris holder.
The BUGATTI logo is in slight relief in the center.
Elegant woman dressed in Jacques Heim haute couture posing in front of a Type 57 Galibier.



162

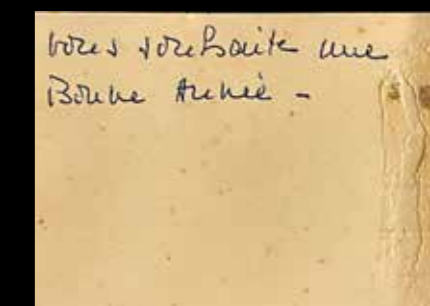
Carte de visite de Pierre Marco Directeur Général des automobiles Bugatti avec annotation manuscrite

Circa 1947

17. 50 - 150 € / Sans réserve



Pierre MARCO (1896 - 1979)
Managing Director of Automobiles Bugatti
between 1947 and 1951
Business card bearing a handwritten note on
both sides: «Thank you for your kind wishes
and best wishes for the New Year».
Under glass, accompanied by a recent print
of a photo of Pierre Marco at the wheel of a
Bugatti Type 32 Tank during the 1923 A.C.F.
Grand Prix.



Pierre Marco, Ettore Bugatti's loyal servant.

Pierre Marco joined Ettore Bugatti in 1919, then became a factory driver for the brand. He raced a Bugatti Type 22 and finished fourth in Brescia on September 8, 1921. In 1922, he had his first success at the French Grand Prix, taking 3rd place at the wheel of a Type 30. For the 1923 French Grand Prix in Tours, Ettore Bugatti lined up four Type 32s - commonly known as the «Tank de Tours» - on the starting line, with Pierre Marco at the wheel of the N°16.

An accomplished pilot and a man Ettore trusted with responsibilities, he became the factory's «superintendent of repairs» before the Second World War. With the outbreak of war, he was sent to Bordeaux to take charge of stock control. In the aftermath of the war, and following Ettore Bugatti's death in 1947, the heirs appointed Pierre Marco as the new Managing Director of Automobiles Bugatti, and the stock of spare parts transferred to Bordeaux in 1941 returned to Molsheim. The industrial activity was slowly reorganized. Pierre Marco now played a key role in getting the factories back on their feet, and signed new contracts to try to keep the brand afloat.

In 1951, Ettore Bugatti's youngest son Roland set about reviving the brand with small series production of automobiles based on the Type 57, with new, more contemporary bodywork in sedan, coupé and cabriolet versions, now renamed Type 101. On the other hand, in 1955, Roland Bugatti and Pierre Marco tried one last time to revive the brand with the launch of the Type 251 - 25 for 2.5 liters and 1 for «1st prototype» - a Grand Prix car equipped with an 8-cylinder engine, designed by Colombo, transversely positioned in the rear center.

After Jean Bugatti's tragic death in 1939, the Patron saw Pierre Marco as his natural successor. Pierre Marco left the Thoroughbred brand in 1958 after following the Bugatti epic, both before and after the war, and died in Molsheim on September 29, 1979, after a lifetime of dedication to the success of Automobiles Bugatti.



163

Relique de la quatrième Bugatti 57 SC Atlantic #57453, 1936

18.5000 - 10000 €

« La Voiture Noire »



Relique de la quatrième Bugatti

57 SC Atlantic #57453, 1936

18.5 000 - 10 000 €

The original chassis plate of the missing Bugatti Atlantic 57SC.

For several decades, the «black car» as it was nicknamed has been the subject of much ink. It was only thanks to brand historian Pierre-Yves Laugier that its existence came to light (we invite you to purchase his book on the Bugatti 57 Sport). Since then, every classic car enthusiast has fantasized about discovering it, deep in a barn, under thick blankets. It has made, still makes and will continue to make many enthusiasts dream, and its quest, like that of the Santa Maria, has become legendary. Some say that if it ever appeared, it would become the most desired car in the world.

The chassis plate shown here is the one affixed to the car when it left the factory on October 3, 1936. The black car would later be photographed with different registrations (very common with Bugatti) and the last written trace, in February 1941 in Bordeaux, mentions it as #57454, so the original plate #57453 was already separated from the car just before it disappeared.

But when and why were the plate and car separated?

One theory caught our attention:

In June 1937, chassis number #57453 was assigned to a Gangloff Sedan. We can therefore assume that the chassis plate was taken from the Atlantic and installed on the Sedan. This theory is all the more plausible given that in June 1939, the Atlantic was loaned to the King of Belgium as #57454. The black car was photographed one last time in Molsheim in 1939, before leaving for Bordeaux. The Berline with original plate #57453 continued on its way and passed into the hands of Jean De Dobbeleer around 1958, surely unaware that he had in his hands the plate of the factory Atlantic. Decades later, the plate would be found on another car, known to have passed through De Dobbeleer's hands.

In any case, this is a significant piece of the puzzle that has kept the classic car world on its toes for decades. It is also, to our knowledge, the only piece of the black factory car whose authenticity and ownership are beyond doubt.



Catalogue Automobiles Bugatti Type 57, Circa 1938

19. 400 - 500 €

Automobiles Bugatti - Le pursang de l'automobile
Catalog French version In 4° (23x30 cm) of 28 pages on
strong paper, bound with 2 staples.
Photographs by Fernand NADAL, A. Well, Agence France
Presse & New York Times. Designed and produced by
Publimp-Nadal in Paris.

Presentation of the Galibier, Ventoux, Stelvio, Atalante, Atlantic and T57G Tank models,
accompanied by models dressed in outfits and furs by Jacques Heim. The last page shows
a table of all Bugatti victories in 1936 and 1937 (including Wimille & Benoist's 24 Hours
of Le Mans victory). Views of Bugatti machinery and precision machining.

This brochure - in very good condition - is probably the finest piece of literature produced
by Bugatti.



Le pursang de l'automobile

168

GANTERIE

Paire de gants d'automobiliste en loutre de la maison HARRODS Circa 1930

20. 100 - 200 €

HARRODS, Circa 1930
Pair of otter (*Lontra canadensis*) crispin gloves
Size 9 - Length 40 cm including 17 cm cuff.
Completely edged in otter, except for the lower part, which
is in kid leather.
Signed Harrods LTD London in the lining, button signed.
Probably period new stock, never worn.



SPECIAL NOTICE

Potential buyers are advised that many countries prohibit the import of goods containing materials from endangered species, including but not limited to coral, ivory and tortoiseshell.
Potential buyers should therefore familiarize themselves with the relevant customs regulations before bidding if they intend to import this lot into another country.

This lot is subject to CITES export and import restrictions. The buyer is responsible for obtaining and paying for any necessary permits. Please contact the department for further details.

automobiles

- 21 Lancia Belna Coupé «Paul Née» 1936.....20 000/25 000 euros
- 22 Ariès Super 10/50 C2 1936.....10 000/15 000 euros / No réserve
- 23 Chevallier Bol d'or 1100 Circa 1930.....120 000/150 000 euros
- 24 Lafont Speciale GAR Circa 1928.....60 000/80 000 euros
- 25 Amilcar Compound B67 1939.....10 000/15 000 euros
- 26 Henri Labourdette Trên-car Circa 1920.....5 000/7 000 euros
- 27 Simca 9 Sport 1953.....5 000/10 000 euros / No réserve
- 28 Lambert CS Roadster Grand Sport 1950.....110 000/150 000 euros
- 29 Amilcar M2 1929.....10 000/15 000 euros
- 30 Salmson S4-D 1936.....4 000/6 000 euros
- 31 Austin seven RM Saloon 1931.....4 000/6 000 euros
- 32 Simplex Type 602 Circa 1953.....1 500/2 500 euros

Notes to Buyers:

- The vehicles will be moved immediately after the sale and stored in Fontainebleau. A flat rate of 300 euros excluding VAT per vehicle will be charged.
- The vehicles can be collected, after full payment of the amount due, in our showroom in Fontainebleau.
- From May 20, security fees will be charged at €65 excluding tax per day.
- All lots are sold "as is".

The three-day exhibition of vehicles and automotive objects allows each buyer to observe each lot in order to bid with full knowledge of the facts. Do not hesitate to contact our specialists for any request for information.

- Automobile: The buyer will pay for the benefit of Osenat, in addition to the hammer price, a purchasing commission of 16.67% excluding tax (i.e. 20% including tax) on a tranche up to 900,000 euros and 11% Excl. tax (i.e. 13.20% including tax) from 900,001 euros.



Joussaud, comte H. de Savignac, baron Jean

BOL D'OR 1934
(automobiles)

1er Classement général
ex-æquo et
Catégorie course 1100 cmc.
CHEVALLIER
sur voiture CHEVALLIER
moyenne horaire : 75 Kms 588
AVEC
SHELL
HUILE POUR MOTEURS
AEROSHELL HUILES A HAUT RENDEMENT
SHELL-A-CYL POUR MOTEURS
POUR GRAISSAGE DES
HAUTS DE CYLINDRES

LE X^e

Le X^e Bol d'Or a été remporté par
Belle performance de CHERET qui a battu
deux Bol d'Or précédents.
VIOLET sur HUASCAR remporte la
le meilleur temps.

CLASSIFICATION

Tricycles: 350 cmc. — 1. Chéret (Sphinx Staub, 1.033 km. 360 ; 500 cmc. : 1. Féger (Monotrace), 1.141 km. 140 ; 750 cmc. : 1. Rémond (Sandford, pneus Dunlop), 1.571 km. 680 ; 1.100 cmc. : 1. Sandford (Sandford, pneus Dunlop), 1.713 km. 800.

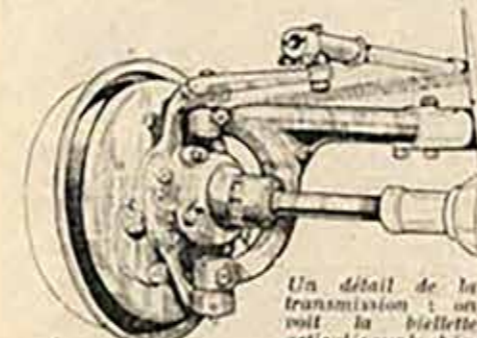
Cyclecars: 350 cmc. — 1. Collin (C. M.), 1.015 km. 740 ; 500 cmc. : 1. Wanamaker

(L. R. W.), 1.153 km. 680 ; 750 cmc. : 1. Renaud (Renouvrier, pneus, Dunlop), 1.157 km. 860.

Voitures course: 350 cmc. — Antony (Antony), 773 km. 300 ; 500 cmc. : De Latour (Sima-Violet), 1.007 km. 380 ; 750 cmc. : 1. Bertholon (Sima-Violet), 915 km. 820 ; 1.100 cmc. : 1. Martin (Amilcar), 1.726 km. 340 ; 2. Vernet

(Caban, pneus Dunlop), 1.705 km. 440 ; 2. Violette Morriss (V.M.), 1.600 km. 900.

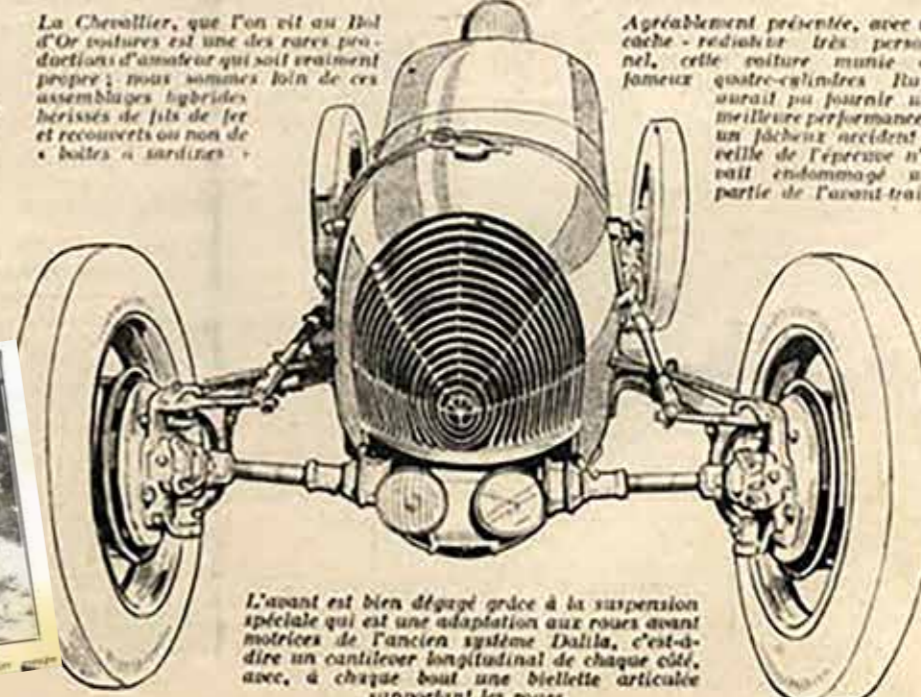
Voitures sport: 750 cmc. — 1. Chauvierre (Rosengart, pneus Dunlop), 1.642 km. 740 ; 2. Gauthier (Rosengart, pneus Dunlop), 1.534 km. 060 ; 1.100 cmc. : 1. Violet (Violet Huascar, pneus Dunlop), 1.835 km. 020 ; 2. Vallon (Licorne), 1.801 km. 050.



Un détail de la transmission : on voit la bielle articulée sur le châssis et...



L'auto avec la nette acco...



L'avant est bien dégagé grâce à la suspension spéciale qui est une adaptation aux roues avant motrices de l'ancien système Dalila, c'est-à-dire un cantilever longitudinal de chaque côté, avec, à chaque bout une bielle articulée supportant les roues.

Agréablement présentée, avec un cache - radiateur très personnel, cette voiture munie du fameux quatre-cylindres Italy aurait pu fournir une meilleure performance si un fâcheux accident la veille de l'épreuve n'avait endommagé une partie de l'avant-train.



Lancia

Le dernier des coupés

21. Belna Coupé «Paul Née»

1936

Chassis n°F34 1322
Engine No. 1403 Type F88
Gearbox n°1412 Type F127
French Gray Card

20 000 - 25 000 €



Madame Lecamus pose fièrement sur l'aile de la Belna.

March 12, 1936, Mr. Alexandre Lecamus orders his Lancia Belna for 35,000 francs.

At the time, Lancia enjoyed a solid reputation for innovation that the Belna did not usurp.

It is equipped with hydraulic brakes, a self-supporting body and Lancia's V4 cylinders, among others. Notable of the city of Castres, Mr. Lecamus did not opt in for the standard factory sedan, but will have his chassis bodied by Paul Née in a coupé if you may.

The Lecamus couple enjoyed it for many years and when Mr. Lecamus died in 1955, his wife registered the car under her maiden name, Marie Charvet. Years later, in the 1970s, Madam Charvet gave the car to the grandson of her caregiver, the young man we see behind the Belna while Madame Lecamus poses in front of the car with the City Hall of Castres behind.

Paul Née was a French coachbuilder who had his heyday between the wars. Hispano Suiza, Bugatti and Matis are some of the major manufacturers whose cars he has dressed. Without forgetting Lancia, with whom he had a special relationship.



← The small rear jump seat, which accommodates a third passenger in the event of an emergency. Note the assembly numbering of the original wooden panels from the coachbuilder and all the trim of the original car in good condition. Unfortunately, the same cannot be said of the driver and passenger seats which will have to be restored.



The 1.2l V4 proves to be an excellent engine, capable of reaching more than 3500 rpm, which few of its competitors could match. Having been dormant for several years, it will need to be checked before restarting. The engine serial number matches the one of the block.

An intriguing "Vesuve" inscription is painted on the cylinder head cover.



The Lancia Belna is none other than a Lancia Augusta renamed for the French market, although with some specific features, but we will come back to that later.

The Augusta was designed just after the 1929 crisis, in an economic context that was not conducive to eccentricity. It was an economical model with smaller dimensions than its predecessors, while retaining technical innovations (among others: self-supporting body, independent suspensions, hydraulic brakes, etc.), Lancia's trademark. She will save the brand in this difficult period, in particular thanks to its success in Italy.

But back to Belna. Following the crisis, import duties were prohibitive, to continue selling abroad, it was necessary to build a factory to sell "on site".

Two choices were available for the future buyer, a sedan (code F231) or a chassis ready to be bodied (code F234). Pourtout, Paul Née, ... are some of the French bodybuilders who will be asked to dress the Belna.

Around 3000 Belna were manufactured during the four years of existence of Lancia France, including 2500 F231 sedans and 500 F234 chassis.

For the record, the Lancia Augusta had a real competitive career, notably participating in the Mille Miglia, the Copa d'Oro and the Targa Florio. It was said to be the favorite car of Tazio Nuvolari and Achille Varzi.



For the hot summer days in Castres, a windshield with an opening system had been installed, to ventilate the passenger compartment.



By some miracles, the Belna still has its original owner's manual, complete with numerous technical drawings.



The chassis plate and the cold stamping on the self-supporting shell match.

He decided to have the car restored and entrusted it to the Bruni workshop, but he never registered the car. Called by the sirens of the American dream, he left France and gave the car to his sister, Florence Alba. She registered the car in 1984 without modify Madam Lecamus' registration. Therefore, the car never left Castres !

Years later, the current owner, cousin of Florence Alba and whose father was an apprentice at Brumi, acquired the car and scrupulously kept it in the same condition as he took possession.



↑ The manufacture of radiators was entrusted to the Chausson companies, which also supplied Bugatti, among others.

↓ Cibié lighthouses are also a French specificity.



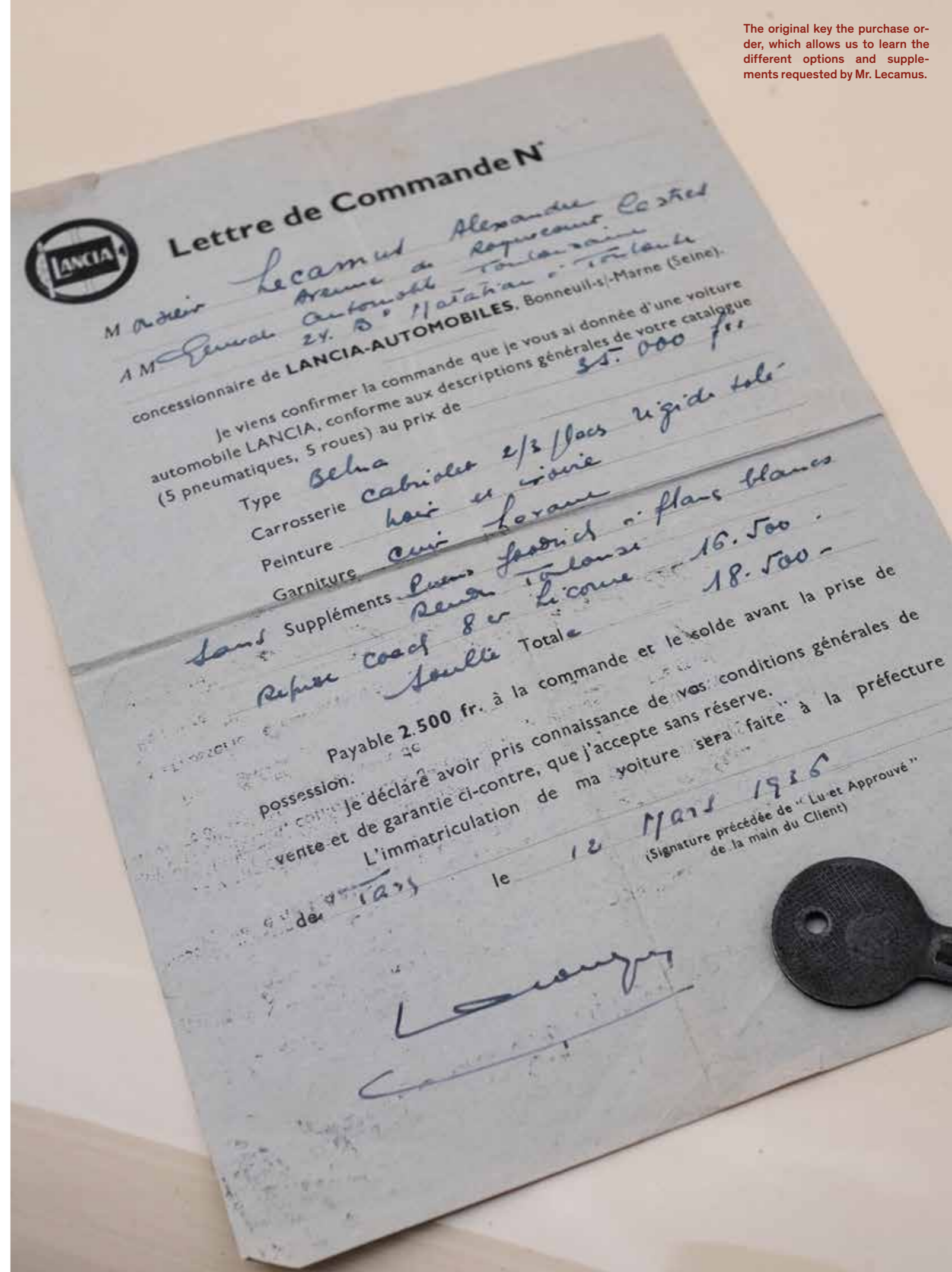
Another particularity of the Belna, all the instruments on the dashboard are signed Jaeger and not Metron as in Italy, we won't complain! Oil pressure, speed, chrono and fuel gauge, the dashboard has no shortage of information.



One more particularity for our Belna: its black and ivory livery as specified on its 1936 order form.



This extremely rare Lancia Coupé designed and produced by Paul Née has only had two families of owners as it celebrates its 88th birthday (proof if any is needed, that is a car you become attached!). It is in extremely healthy condition (no corrosion) thanks to the restoration it benefited in the 1970's. Since then, it has almost never been driven and it is complete. It is awaiting a new family of enthusiasts who, after the usual checks and restarting the engine, will once again be able to admire its lines on the roads of France.



22. Super 10/50 C2

1936 Chassis n°19868
French Gray Card

10 000 - 15 000 € / Sans réserve

Our Super 10/50 will illustrate
the reference book on Ariès,
written by Jean Sauvy.



The Ariès brand was founded in 1903 by Baron Charles Petiet, a car enthusiast and future personality in the automotive world. Among other things, he served as President of the Auto Show Committee from 1919 to 1958.

The manufacturer quickly became known for its reliable and high-quality products.

Ariès sedans were prized for their performance and luxury, often compared to Rolls-Royces.





The baron also tried racing, with the famous 3 liter. During the 24 Hours of Le Mans, in 1927, he was on the verge of winning with Laly as pilot. This performance is part of a famous record of the brand during the 1920s.



The chassis plate and the plate of its first owner, Emile Salmon-Martel, a notable person from La Flèche who owned the famous Hôtel Salmon and whose ancestors worked for the French West India Company.

Only 20,000 copies will leave the production lines in 35 years. Faced with financial difficulties in the 1930s, Baron Petiet gave up, refusing to sell the brand, it disappeared in 1938.

The Ariès are among the first French left-hand drive vehicles, the Super 10/50 is no exception. The style is refined, classic, but nevertheless of rare elegance.



The Ariès that we are presenting to you is remarkable in more than one way. First of all, it is the penultimate Ariès (number 19868) which will leave the factory. In fact, only 41 Ariès Super 10/50 Series C2 (the last model produced) will be manufactured, the last one bearing the number 19870. In addition, it has been in the possession of the descendants of Baron Petiet since the beginning of the 90s. With the desire to bringing back the legacy of their ancestor to life, the car was purchased and immediately completely restored by the Vaillant garage in Franconville in order to be exhibited to highlight the baron's production. It will be cherished for many years, and will punctuate the happy events of the Petiet family.

The car is in very good condition, since after its restoration in 1995, very few kilometers were covered. The engine is in perfect working order and the interior is almost «from the factory», the usual checks will be necessary before getting back behind the wheel for long journeys.

The chassis has no imperfections or particular rust spots, the woodwork is resplendent, all of the instruments are functional. It is high time to honor Baron Petiet and put this Ariès back on the road.



Chevallier *Laboratoire à victoire*

23.1100 Bol d'or

Circa 1930

Chassis n°1
Engine no. 2945-DS
French registration

120 000 - 150 000 €

Palmarès :

24-25 mai 1931 - Bol d'Or - catégorie 1.100 course N°101 - 6ème - 1111,080 km

*24-27 juillet 1931 - Meeting de Dieppe - catégorie 1500
N°28 - 4ème en catégorie et 12ème au général - 289,684km (36 tours)*

6 septembre 1931 - Grand Prix des Voiturettes de Monza N°30 - Abandon après 1 tour

*13 septembre 1931 - Meeting des Routes Pavées - catégorie 1.100 à compresseur N°58 -
non partante (conséquence d'un problème moteur à Monza ?)*

15-16 mai 1932 - Bol d'Or - catégorie 1.100 course N°54 - abandon avant la mi-course

*5 juin 1932 - Grand Prix de Picardie - catégorie 1.100
N°43 - 5ème - 1h 05min 50sec pour parcourir les 15 tours et 144,825km*

26 juin 1932 - Grand Prix de Lorraine - N°84 - abandon

*28 mai 1933 - Circuit d'Orléans - catégorie course (2ème série) N°6 - résultat inconnu (pas
1er)*

*4-5 juin 1933 - Bol d'Or - catégorie 1.100 course
N°43 - + que 8ème ou abandon, suite à une collision alors qu'il était en tête*

*17 septembre 1933 - Grand Prix de France des M.C.F - catégorie 1100 à compresseur jusqu'à
1500 sans compresseur
N°16 - 7ème à 3 tours*

25 février 1934 - Éliminatoires du Bol d'Or - N°2 - voitures 1100

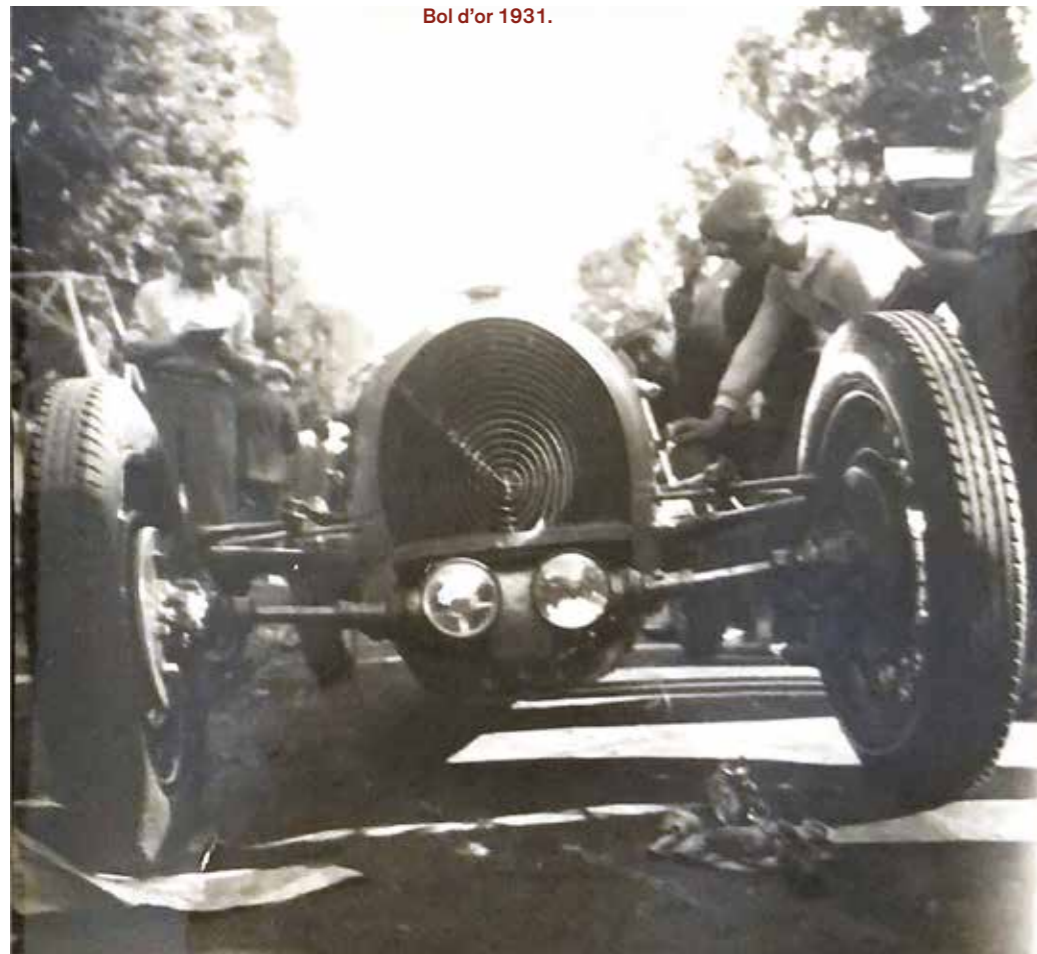
*20-21 mai 1934 - Bol d'Or - catégorie 1.100 course
N°45 - 1er ex-aequo, 434 tours, 1814,120km, moyenne de 75,588km*

3 mars 1935 - Éliminatoires du Bol d'Or - N°6

*18-19 mai 1935 - Bol d'Or - catégorie 1.100 course
N°11 - 4ème - 463 tours (calculé avec la longueur du circuit), 1939,157km*

*Avec ma satisfaction et mes remerciements
Aux Husula et Carburant Shell
Bol d'or 1934*

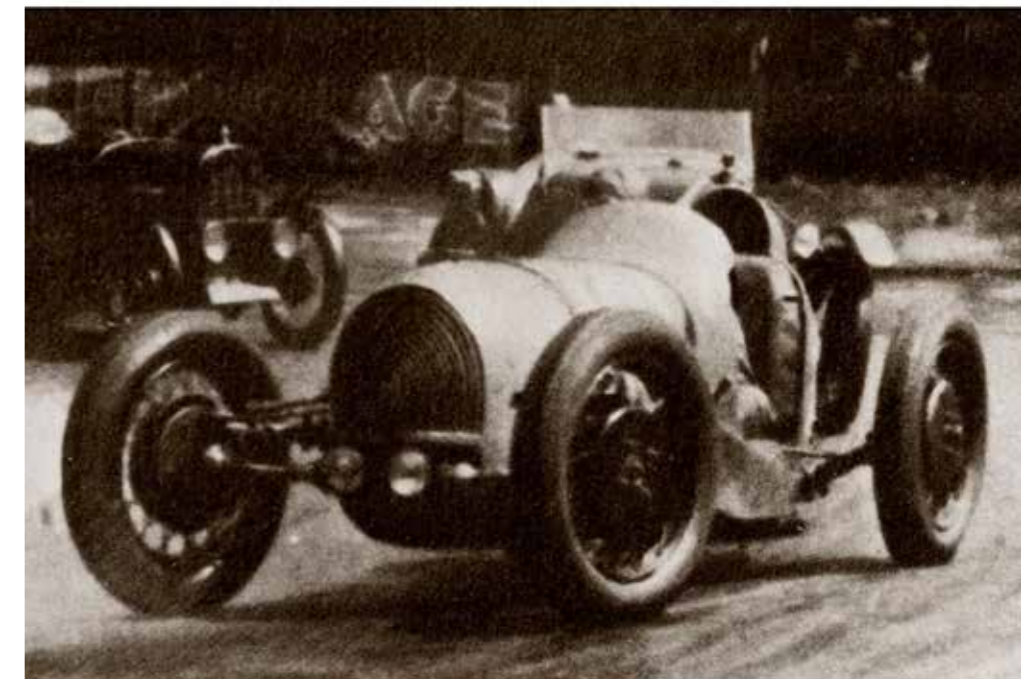
Bol d'or 1931.



The Chevallier today, almost unchanged since its creator's last modifications, with the exception of the tip.

His stated objective is clear : winning the Bol d'Or. He wasn't going to win on engine power, so he focused all his efforts on road holding. Two solutions, ahead of their time, were chosen for the design of the car: front-wheel drive and wheels with independent suspension. He was convinced that these solutions would give him a major advantage over his competitors. Paul Chevallier entered his first race at Bol d'Or in 1931.

Paul Chevallier surely outclassed them all, creating a car entirely designed and built by himself, adopting technical solutions that were revolutionary for the time. This is the story of a modern "chevalier" (pardon the pun) and his creation. Veni Vidi Vici as the Romans say! Paul Chevallier tackles the creation of a racing car in the late 1920s.



Bol d'Or 1931, Chevallier in action.

Between the wars, France saw the birth of dozens of car brands. Some endured, others disappeared as quickly as they appeared. For the most part, they were the result of assembling parts that already existed, so it was more a question of assembly or optimisation than of real creative genius.

In the midst of this motoring madness, where everyone thought they could do better than everyone else, there were a few brilliant craftsmen, like Lambert and Chevallier.



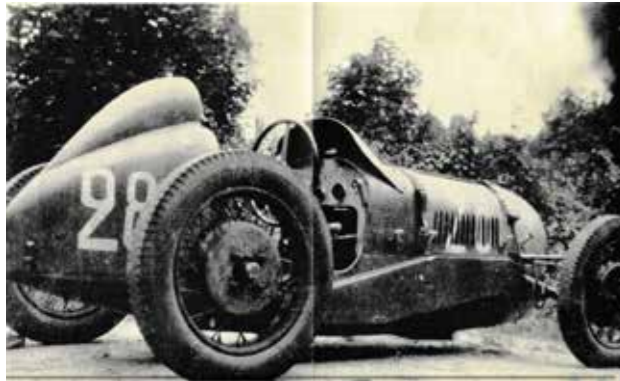
Zooming in on the traction system, the wheels are driven by half-shafts fitted with universal joints, designed by Chevallier.

On the suspension side, each wheel is attached to a large lever arm which, on the wheel side, receives the steering pivot and universal joint by means of a fork, then articulates to the chassis by means of leaf springs. The DALILA cyclecar had already used this principle in the early 1920s, and it was later used on the 2CV.



Legend said that while Chevallier was in good position, he broke a cardan shaft shell, because of a road accident the day before. Without missing a beat, Chevallier went back to his garage in Saint-Cloud, made a new shell, reinstalled it and started again at the eighth hour. He finished sixth (see L'auto 26 May 1931). All hopes were high and Chevallier had made a strong impression, with the press talking about him with great enthusiasm!

He then participated in the Dieppe Grand Prix in July, where he raced in the under 1500cc category alongside the Bugatti and Lord Earl Howe's Delage Grand Prix 1500. Far from being ridiculous, he finished 4th ahead of the Bugatti !



The Chevallier at the Dieppe Grand Prix, with number 28.

Feeling (perhaps) that he was growing wings, he entered the Monza small car race on September the 6 of 1931, but the Italian romance quickly turned sour as he retired on the first lap. Fagioli in Maseratti won the race ahead of Borzacchini in Alfa and Varzi in Bugatti.



Monza 1931 (photo error), Chevallier at the back of the grid with number 30. Private collection.



The engine keystrokes match numbers, and the Ruby DS is just waiting to find a number 7 Cozette compressor.

Note the special exhaust pipe, home-made by Chevallier.



The following week, he entered the Meeting des routes Pavées in the 1100 compressor category, but was announced as a non-starter, probably because the engine failure at Monza had not been completely repaired. No more glory at the Bol d'Or in mid-May 1932.

He was suspected of carrying out secret tests at Montlhéry just after the 1932 Bol d'Or, as this delicious newspaper extract proves.

The Grand Prix de Picardie et Lorraine and the Circuit d'Orléans followed with various results.

The 1933 Bol d'Or started well... But it ended badly, with damages in the front end of the Chevallier while in the lead. He missed a golden opportunity and even if the Chevallier had improved over the years, it was already 3 years old, and other cars were evolving fast.

On 17 September 1933, Chevallier took part in the Grand Prix de France organised by the MCF at the Montlhéry autodrome in the 1100 compressor/1500 class. The track was perhaps too good and he finished the race only at the 7th place.



La liberté, 23 Mai 1932.



Bol d'or 1933.



The gearbox and steering linkages are a labyrinthine system.

The 1934 Bol d'Or was certainly one of Chevallier's last chance of winning the coveted title.

The Chevallier ran well in qualifying, which augured well for the rest of the race. The start of the race was less glorious and Chevallier was stuck behind Duray and Blot in their Amilcar C6 and Bodoignet in his Bugatti.

Don't forget, the Bol d'Or is a marathon (, it's a 24-hour race with only one driver!) and following the various retirements of the competitors in the lead, Chevallier had a three-lap lead over Maillard-Brune 15 minutes before the end of the race, so he had won the race! Then the tragedy happened: with 13 minutes to go, the public could no longer see Chevallier pass by! One valve broke down, he sat on the side of the road and thinking it was over.

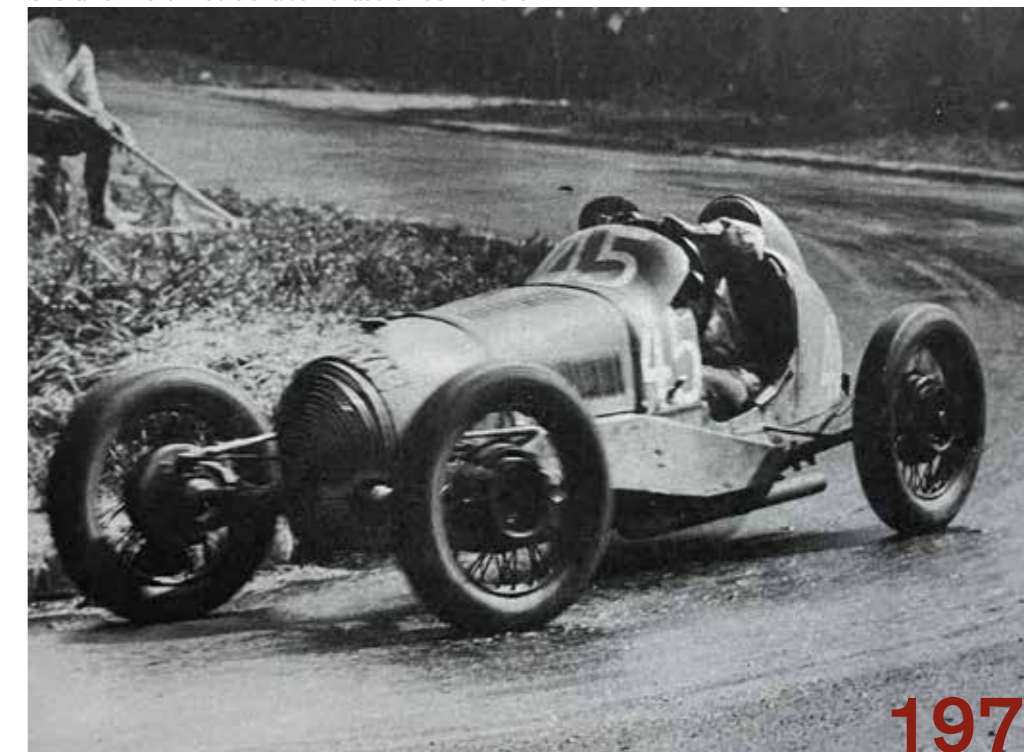


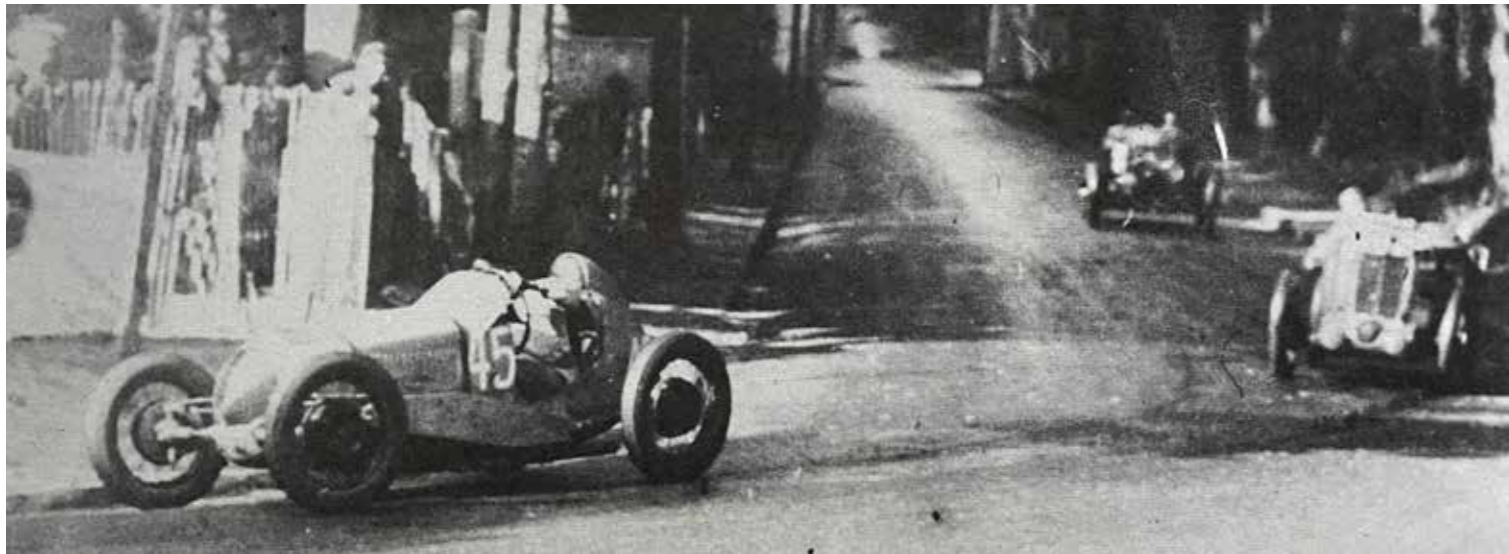
Départ du Bol d'or 1934.



The front axle and gearbox assembly on the quadrangular chassis are clearly visible.

Chevallier in the middle of a corner at the 1934 Bol d'Or.





Chevallier closely followed by Maillard-Brune Bol d'or 1934.

With a bit of luck, but mostly with all a lot of perseverance, Chevallier succeeded in his bet.

Paul Chevallier took part in the 1935 Bol d'Or for the last time, but his car could no longer compete, especially with Maillard-Brune's MG Magnette K3, although he finished at a decent 4th position.

It was now the time to give his creation a well-deserved rest.



Photos of the two winners, you'll notice the fashion difference between our two drivers!

But the Bol d'Or is won by the number of laps covered, and Chevallier had a three-lap lead with 13 minutes to go. Despite all his efforts, Maillard-Brune failed to cross the finish line another time by just 10 seconds, and Chevallier and Maillard-Brune had exactly the same number of laps, so they were both declared winners!



A l'arrivée du Bol d'Or, les vainqueurs sont félicités et photographiés, un bouquet à la main. De gauche à droite : Chevallier et Maillard-Brune. (Photo N.Y.T., cliché L'Auto.)



Rainy start of the 1935 Bol d'Or. Maillard-Brune's MG Magnette K3 (number 14).

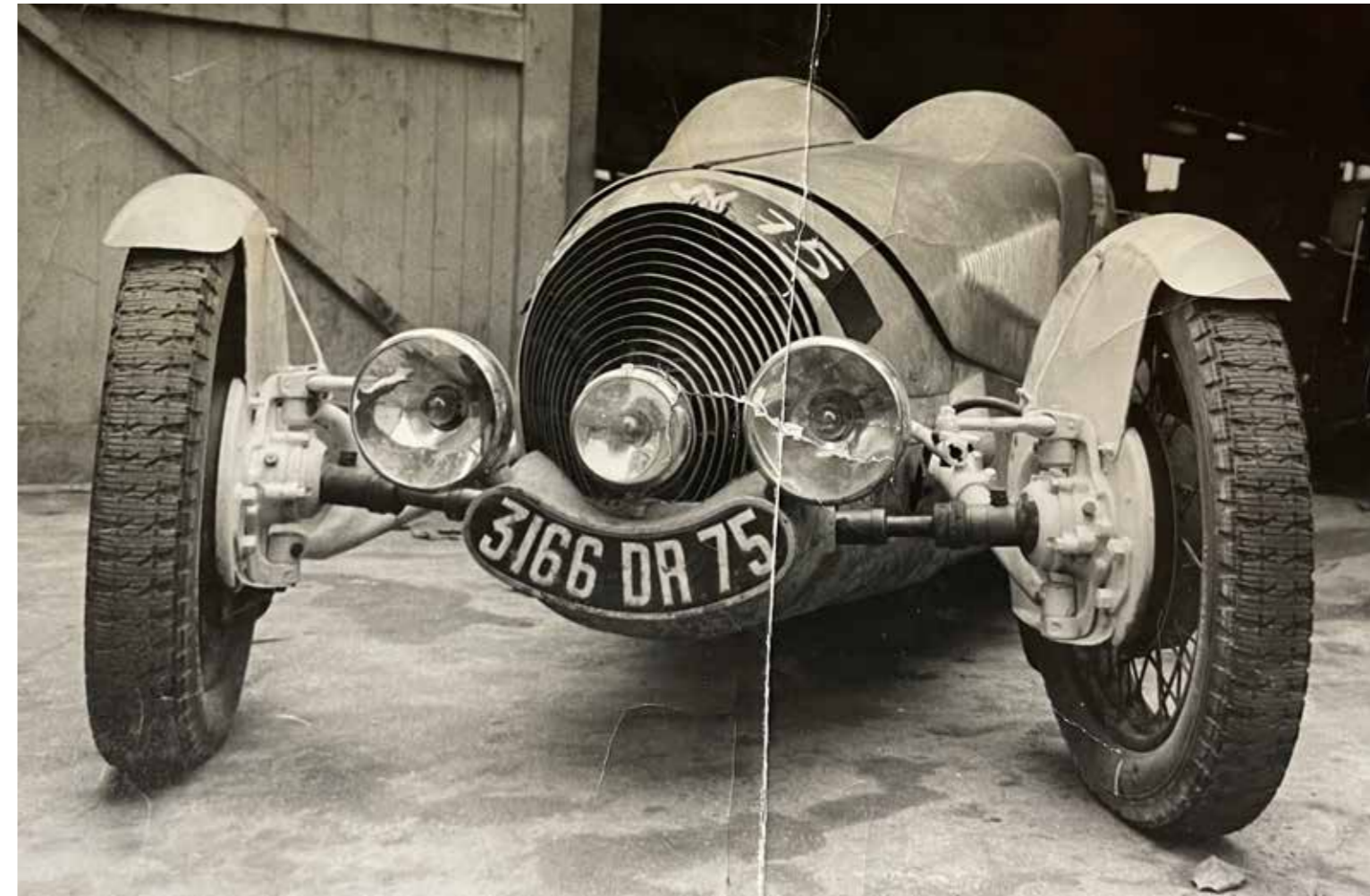
At the end of the 60s, a Parisian collector came across Mr Chevallier's advertising, who wanted to sell his famous car. Without an hesitation, the collector charged his son to go and collect the car in the West Parisian side.

By this time, Mr Chevallier transformed his car into a two-seater, so it could be used in a more conventional way. They finished the rear bodywork together. The collector used the car for many years (Paris-Nice, Montlhéry, etc.) before selling it at auction. We were able to get his testimony, and he confirmed that the car was fitted with a Cozette number 7, which Chevallier had entrusted to him at the time of the sale.

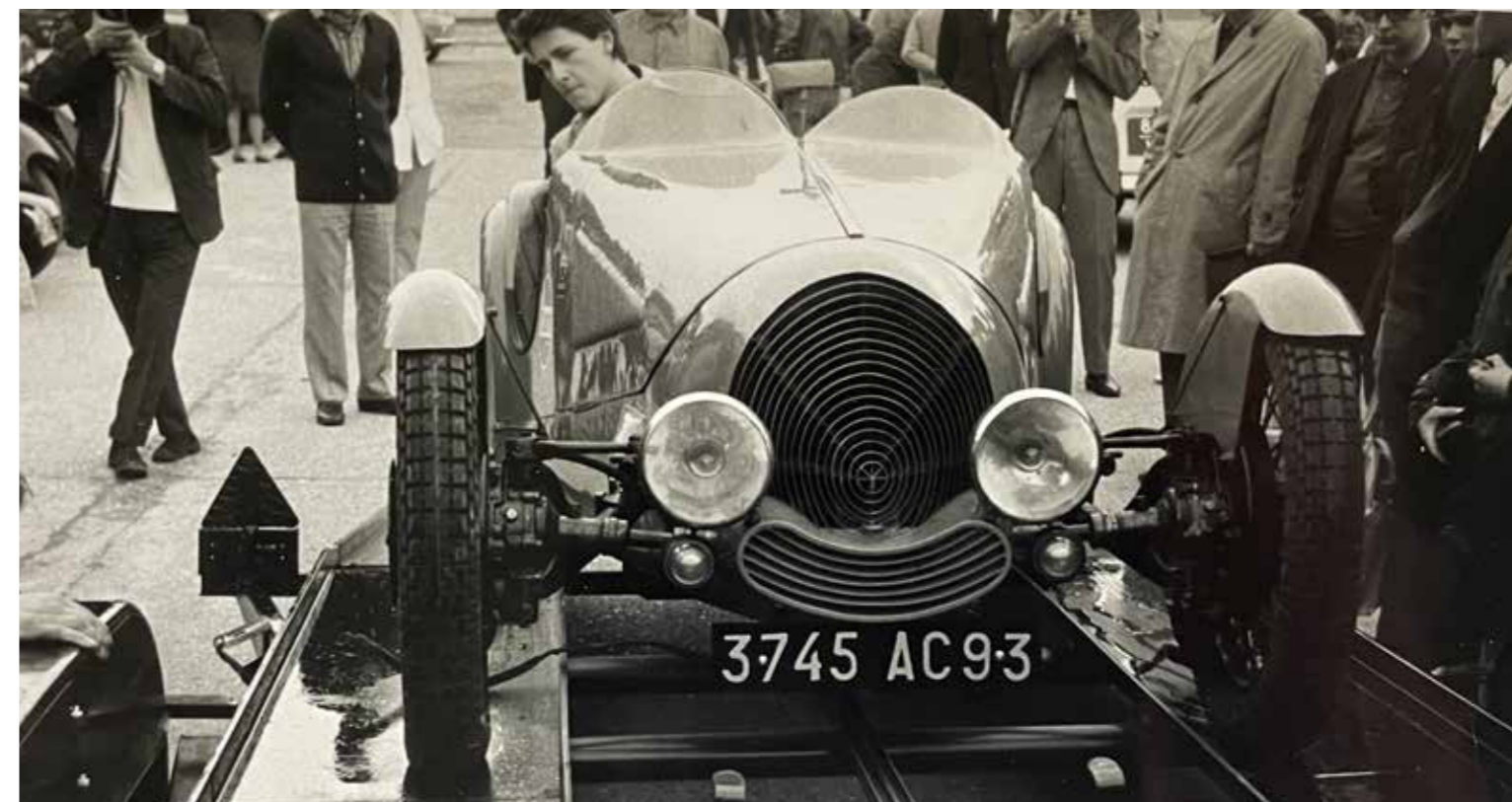
An enthusiast from the South of France then took possession of the car. He had the rear bodywork changed in the early 1990s to give it a more racing look, close to what it was looking as a single-seaters. He used it until the end of the 90s, when he broke the Ruby engine. At the time, no parts were available, so he sold the car to the current owner, who fitted an original Ruby block. Once again ready to drive, its fourth and last owner used the car very little.



The Chevallier today seen from the rear, with the Bordino tip made in the 90s in place of the Morgan rear.



Undated photo, perhaps just after the purchase from Chevallier, judging by the number plate.



With its second owner, the Chevallier is a real attraction to the public!

With only four owners, the Chevallier may have been forgotten by the majority, but it has always been cherished by its successive owners, each passing on a piece of French motor sport history. This car left its mark on pre-war French motoring in its own way. Following our research, it has its rightful place alongside the other great French brands, as it raced and won against them even though it was made by just one man.

Long forgotten, we are proud to have been able to bring it to light, this French diamond richly deserved it. It's up to its next owner to restore the Chevallier legend to its former glory.



Note the specific front axle of the second-generation G.A.R., used on some racing G.A.R.s.



Lafont

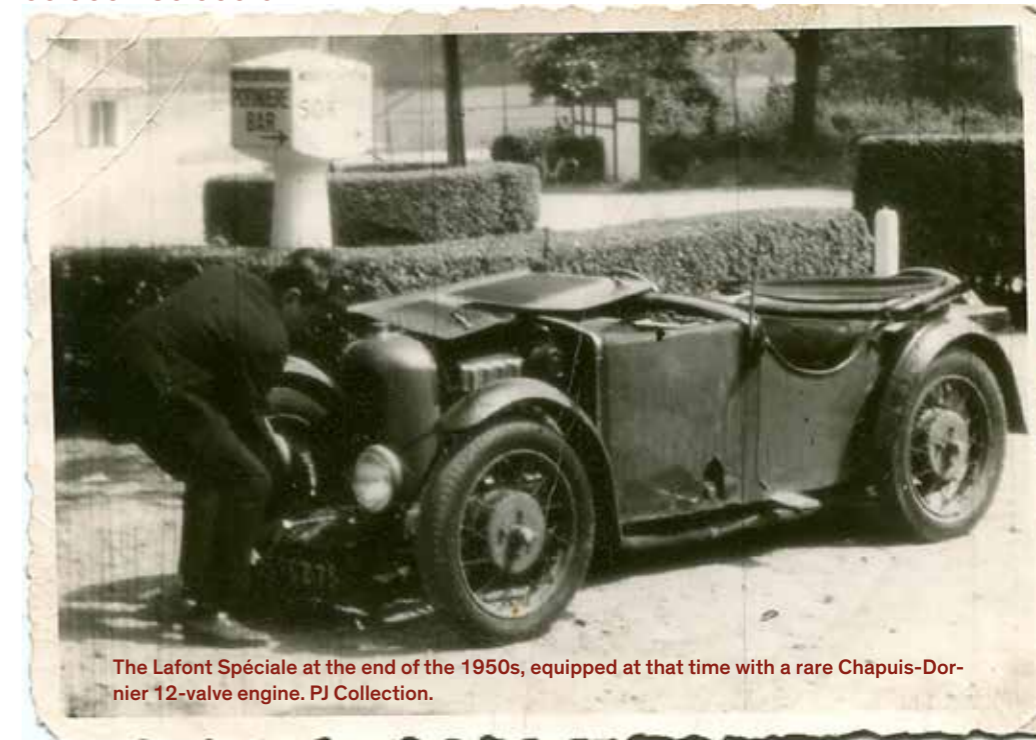
Au ras du sol!

24. Spéciale (G.A.R.)

Circa 1928

Chassis n°1
Engine n°18819 Type CST4
Gearbox n°3947
French registration number

60 000 - 80 000 €



The Lafont Spéciale at the end of the 1950s, equipped at that time with a rare Chapuis-Dornier 12-valve engine. PJ Collection.

The birth of this Lafont Spéciale remains a mystery for the time being. That said, following a lengthy investigation and numerous testimonials, we have been able to put together the various pieces of the jigsaw and imagine what happened at the end of the 1920s.

The Lafont Spéciale rediscovered in the 1970s. Note the number plate, front axle, radiator, bonnet... And the passage of time.



Emile Lafont after winning the 1930 Armistice Cup.



Lafont, sensing that the deal was coming to an end, decided to leave in 1928. For his departure, he negotiated several chassis and Chapuis-Dornier 12-valve engines in order to build his own cars. He took part in the Armistice Cup in 1930 as an independent (not affiliated to a car manufacturer) and won the race. We can deduce from this that the car in the photo is one of his creations, with an angled chassis (a modified GAR chassis?).

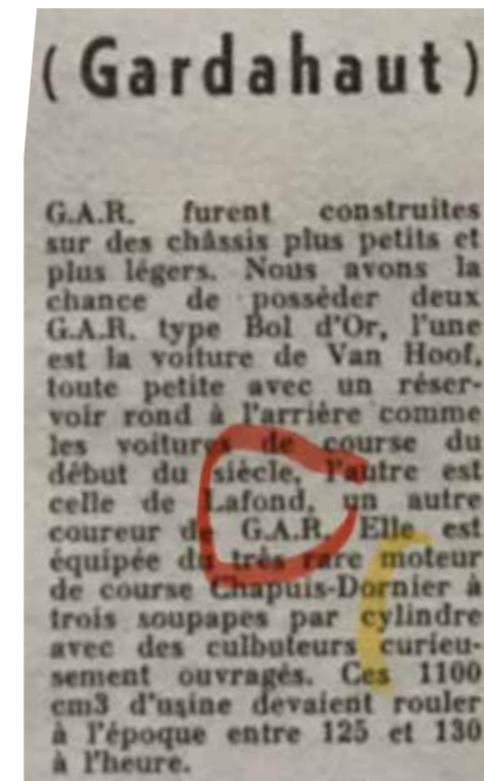


The dashboard contains the essentials: rev counter, speedometer, clock and oil pressure.

Emile Lafont was a key player in the G.A.R. (Gardahaut) adventure. The brand made a name for itself in the early 1920s by building cyclecars powered by Chapuis-Dornier, with a sporting vocation, and many GARs were entered in races, notably the Bol d'Or. Emile Lafont was an engineer and driver for GAR, and took part in many races with them until 1928. It was then that the company took a turn that it would never recover from. Mr Gardahaut decided to design his own engine and launch a new range of cars. But the company began to decline and closed its doors in 1934.



The Chapuis-Dornier CST4 1100cm2 on the admission side. Less advanced than the 12-valve model, it is also more reliable. Our example is fitted with a tailor-made exhaust pipe to gain a few more horsepower.



The first photo of the Lafont Spéciale that we can identify with certainty is from the end of the 1950s. At that time, the car was part of the Pozzoli collection, stored under the Monthéry ring. It was used by a well-known Bugatti collector during his leave from the Algerian war.

Pozzoli wrote about his two GARs, the Blue Elephant and the Lafont (see text), so it's highly likely that he mentioned our Lafont Spéciale, as it was fitted with a 12-valve at the time and belonged to him.



Numéro moteur



Numéro de boîte de vitesse

The gearbox and pedal assembly. The clutch pedal has been modified to fit a starter motor.





This photo, taken at the home of a collector in the Burgundy region, shows that the car still has its original bonnet, recognisable by the interruption in the bonnet louvres.



The chassis plate shows the manufacturer's address, the chassis number and a Chapuis-Dornier engine number that does not match the current one. Perhaps this is the number of the 12-valve engine originally fitted!



Next we find an undated photo of our Lafont Spéciale, where time has unfortunately taken its toll... We can see the same plate number as on the photo from the 1950s, which leaves no doubt as to its origin.

It is thought that the Chappuis-Dornier 12-valve had already disappeared by this time.

Why and how did this car end up at the bottom of a field? This question remains unanswered.

It was then recovered in the 1970s by a collector in Burgundy, who undertook a complete restoration, dressing it in bodywork inspired by the GAR B5 roadster, our man probably recognising in the car the special features of the GAR.



It is important to note that GAR made both straight and curved chassis, see Pozzoli Auto passion 1989.

Next came a collector in the South of France, who, intrigued by this counter-angled chassis, and it has to be said, because it was fashionable, fitted it with a bordino tip. He sold it over twenty years ago to its current owner, but after taking part in a few historic events, the car fell asleep at the back of the garage.

The special mounting of the leaf springs at the rear allows the car to be lowered as much as possible, leaving space for the axle to be positioned as low as possible.



So here's an opportunity to acquire a cyclecar with quite a history, and one that hasn't yet revealed all its secrets. The car was woken from its deep sleep in the proper manner and the engine is running perfectly smoothly, and the few kilometres we drove it gave us a lot of pleasure. The car still deserves the usual checks before setting off on long road trips.

This G.A.R. Lafont Spéciale vice et versa is a real alternative for driving something different, and at a reasonable price compared to the other Bordino Pointes of the 1920s.

This Compound is truly unique, in particular thanks to its fittings, which are integrated into the car with rare finesse.



Amilcar *Unique prototype*

25. Compound B67

1939 Chassis n°1005
Engine unnumbered / Amilcar engine tumbled
Hull no. 599
French collector's registration document

10 000 - 20 000 €



Although we see hundreds of exceptional cars a year, it's sometimes the one we least expect that shoots us in the heart. This Amilcar hit the bull's-eye from the moment the garage door opened.



Our B67 is the only Coumpound with a one-piece opening bonnet, which is much more practical and attractive in the context of a show.

The Compound B67 became Michel Fouilloux's personal car, and he kept it for almost 45 years.

The current owner acquired it in 1984. Aware of the car's exceptional original condition, he enjoyed it for many years without ever altering its appearance.

Our example is therefore one of the last Amilcars built. Its hull number 599 and serial number 1005 confirm that it was built in the second half of 1939.



Our compound's wheel trims and old number plates will be supplied with the car.

The story of this Amilcar is as unique as the car itself! The first owner was Michel Fouilloux, a well-known figure in Amilcar circles and an Amilcar garage owner in Courbevoie.

When France was invaded, young Michel rushed to the Amilcar factory to shelter what was still there. He took with him our B67 compound prepared for the 1939 London Motor Show, as well as an unfinished prototype coupé. Once the war was over, the Amilcar factory closed for good, allowing Michel to keep the two cars.

Even the floor mat is still original!





In October 1937, the real sensation of the Paris Motor Show was the work of Amilcar, freshly taken over by Hotchkiss. When it unveiled the Compound, the Pegasus brand surprised visitors, specialists and journalists, who were all pleasantly surprised by this genuine innovation.

Albert Lebrun, President of the French Republic, visited the show, and in the newspaper *Le Matin* of the 9th of October 1937 he wrote: «At the Amilcar stand, there was a very long stop this time. The chassis of the 1938 Amilcar Compound was the real revelation of the Show, and the President of the Republic was

not mistaken. He wanted to show his interest in the fine mechanical engineering applied to cars destined for the vast majority of the Grand Palais. He was received at the Amilcar stand by Mr Victor Miral, Chairman of the company, and Mr Marcel See, Managing Director, who introduced him to his young Polytechnique classmate Mr J.-A. Grégoire, whose patents form the basis of the Compound chassis in treated light alloy «stronger than the chassis of a 2-tonne lorry» created by Hotchkiss. It's not surprising that they are so beautiful,» concluded the French President as he left the stand.

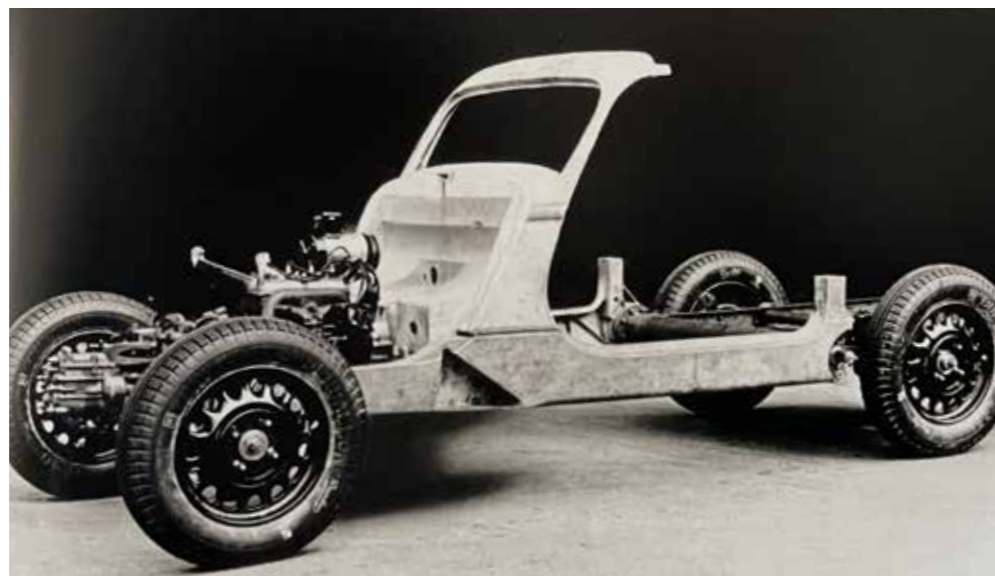
The bodywork on display was a very elegant coach designed by Clément Vinciguerra, one of the stylists in the Hotchkiss design office. It takes up and reduces the successful lines of the Modane GS coach. Technically, the Amilcar Compound boasts innovative features thanks to its avant-garde design.

The combination of steel and aluminium gave rise to the name Compound. In fact, this car is built with four main elements made of cast aluminium alloy: the canopy, the two side members and the front crossmember, while the rest of the car is made of steel.

The various parts are bolted or welded together. The front wheels are driven by constant velocity joints, the steering is rack and pinion, and the suspension is four-wheel independent. The engineer responsible for designing this marvel was J.-A. Grégoire, the man who made the famous Tracta. Approved on the third of May 1938, production was scheduled for the spring but did not really start until the end of the year, just before the Motor Show.

This Compound is exceptional in more than one way :

Firstly, it is a very rare B67 version, as it is fitted with a tumbled engine, with a 67mm-bore block thanks to it the top speed exceed 130km/h. A world away from the engine that powered the first side-valve B38 Compounds. Only around twenty B67 prototypes were produced in 1939, and how many still exist today? It's a mystery.



Promotional image showing the aluminium parts of the Compound.

Secondly, the level of detail given to the interior and exterior trim is incomparable with that used on production models. The moulding, side gills, bonnet, steering wheel finish, leather and tartan interior... all suggest that our B67 was indeed a car prepared by the factory to be exhibited at a motor show.



Entirely original, opening the driver's door and discovering the interior is a pure delight. All the senses are awakened, the smell of the leather, the feel of the steering wheel, the sight of the traton, there is no false note. Well, almost! The 203's rear lights should be removed.



This is proof, if any were needed, that a well-maintained car can stand the test of time.

Our test drive revealed a car that works very well. Having said that, the safety devices will need to be adjusted before taking the road again, particularly the brakes, which are a little too 'hard' for our liking.





In 1984, the current owner made a promise to Mr Fouilloux not to sell the car. Forty years on, he now feels that his promise has been kept. As you can imagine, it's time for this Amilcar to find a third owner who will give it a third lease of life, while respecting the original condition that its previous owners managed to preserve.



With a weight reduced to 750 kg thanks to the use of aluminium, the B67, with its tumbled engine, would have been a serious competitor to traction if Hotchkiss had not decided to close Amilcar for good at the end of the war.

L'ÉLÉGANT "TRÊN-CAR"

bien équilibré,
IL SUPPORTE SA PROPRE CHARGE
et stabilise même votre voiture

Il remplace donc avantageusement tous les porte-bagages inesthétiques, de capacité insuffisante, et qui surchargent votre voiture au détriment de la stabilité et des pneumatiques.



Sur demande, Essais et Evolutions, même en marche arrière.

Les usages du TRÊN-CAR sont multiples; il sert pour la chasse, le tourisme, pour la campagne et pour la ville.

HENRI-LABOURDETTE, Carrossier, 35, Champs-Élysées. PARIS (8^e).

222

Henri Labourdette

L'indispensable de tout fervent automobiliste

26. Trên-Car

Circa 1920 5 000 - 7 000 €



Trên-car fitted out for hunting, non-contractual photo.

Henri Labourdette's reputation as a coachbuilder is well established: Hispano-Suiza, Amilcar, Renault, Rolls-Royce, all the most luxurious cars of the 10s, 20s and 30s were dressed by the Parisian coachbuilder, not forgetting Roland Garros' legendary Black Bess.

To satisfy customer demand, in 1918 he launched the «Trên-car», a trailer that was «strong, light and pleasantly shaped».

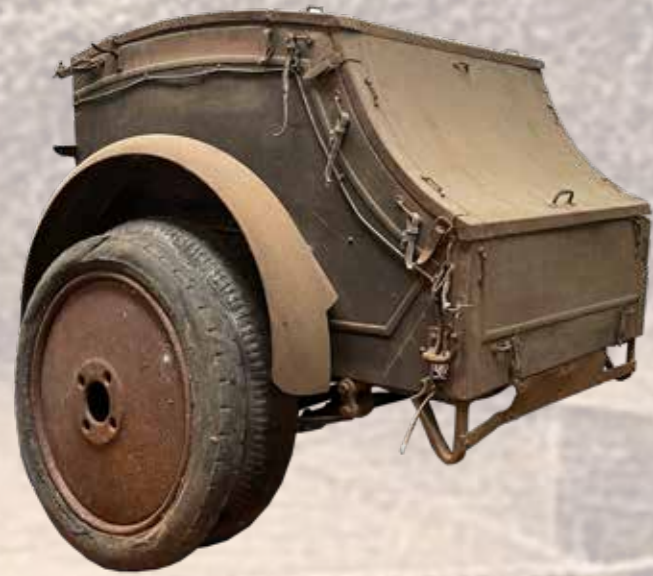
«It was a great success and had many uses: it could be used to store Madame's luggage, as the coupé chauffeur's boot was a bit tight, or it could be used to go hunting and transport dogs.

223



The two identification plates are clearly visible on each side.

Today, surviving Trên-Car models can be counted on the fingers of two hands. As far as we know, our example is the only one still complete and in its original condition. All three solid steel wheels are present. In a beautiful state of preservation, it will be ready to take to the road again after a few litres of elbow grease and the replacement of its wooden floor. A must for lovers of long pre-war escapades!



Note the particular shape of the fenders, with a small mud flap to prevent wheel spray from soiling the trailer.



Modern wheels have been fitted, but the original three-wheelers are still there.





Fun fact: as a result of the various takeovers between Talbot, Simca, Chrysler and PSA, the Simca 9 Sports were transformed into Talbot Sports 52s at the prefecture!

Simca 9

1953

27. Sport

Chassis no. 48914
Engine no. 128403
French registration

Voiture la plus flatteuse du monde 5 000 - 10 000 € / Sans réserve



Advertising photo, non contractual

Less than 1,500 Simca 9 Sport have been produced between September 1952 and August 1954 by Facel Metallon, it was based on the aronde chassis, with a body combining aluminium and steel. The new Simca 9 Sport appeared at the 1952 Paris Motor Show. Designed by Jean Daninos, it was extremely sleek and had an impeccable finish. With its modest engine and substantial weight, the car was not a great sports car, but it was undeniably elegant. That said, the model took part in a number of prestigious races, including the Mille Miglia, as well as a number of competitions, allowing it to show off its dress to best advantage. In 1954, it changed its name to a more coherent 'coupé de ville'.

At the rear, the FM badge for «Facel Metallon». Later, Facel-Véga cars would bear the Facel S.A. crest, with the arms of the city of Paris in place of the M.



This Simca is a perfect blend of discreet, refined elegance and sleek, sporty styling.



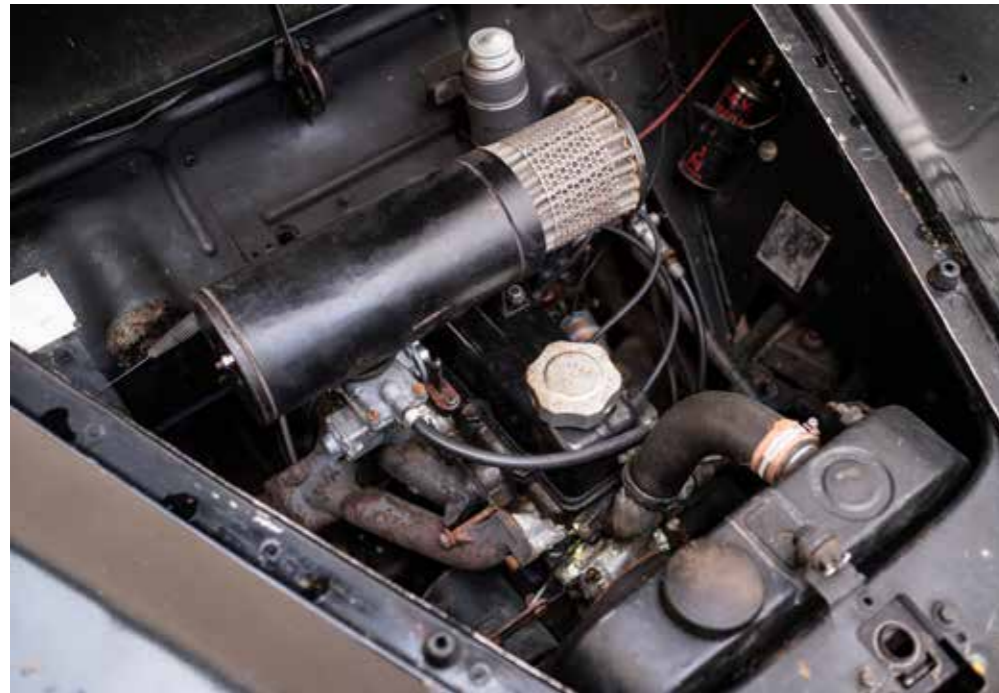
The example on display has benefited from an early restoration that has given it a beautiful overall patina, while the interior in patinated green leather has been preserved in its original state. Our examination of the car revealed the presence of rust, particularly on the right-hand chassis beam, which will need to be treated before the car can be fully enjoyed. The car will also have to be restarted, even if the engine is running freely.



This roof shape appeared in 1951 on the only Bentley 4.5l designed by Jean Daninos and was used again in the Simca 9 coupé sport in 1953, as well as on Facel's first Véga prototype, presented to the press in July 1954 and to the public in October of the same year.

We had concentrated our efforts on the design and harmony of the bodywork,» explains Jean Daninos. Personally, I think this '53 is the most beautiful of all the cars we subcontracted for Simca. And we achieved our goal, because everyone praised its aesthetic beauty, its finish and its originality.





The Sport's engine was 'pumped up', developing 51 hp instead of the saloon's 45 hp.



The numbers of the chassis and the plate number are matching numbers.



The Simca 9 Sport was only produced for 3 years, at a very high price: higher than the price of a 356 Porsche. A luxury car not only in terms of price, but also in terms of its finish and interior with many leather upholsteries, there were very few customers for this exclusive car in the Coupé version alone. Excessively rare, these elegant cars are increasingly sought after by enthusiasts of good taste looking for a very elegant sports coupé that is reliable, easy to maintain and capable of driving in both summer and winter!



À noter, les deux carénages «cache-essieu avant» ont été déposés, laissant voir l'essieu et affinant la ligne de la voiture.



Lambert

Génie original

28. CS Roadster Grand Sport

1950

Chassis n°24

Engine n°DSP-24

Gearbox n°2152

To be registered as a collector's vehicle

110 000 - 150 000 €



Chotin (agent Panhard de Lure et acolyte de Lambert) au Bol d'or 1951 avec le numéro 32, en route vers la 2ème place de sa catégorie. On notera les numéros de course, toujours préservés aujourd'hui.

Anyone who thinks they can explain the life of Germain Lambert in just a few pages is pretentious. He himself wrote a 364-page self-criticism, and yet many mysteries remain! He is said to have built 18 cars during his lifetime, from 1926 to 1951. In 2012, four of the surviving Lambert cars were recognized as being of major heritage interest, and deservedly so. For the man is as fascinating as his cars, like Ettore or Gabriel. I invite you to read his self-criticism, or read the various quality articles that tell his story, you won't be disappointed.



Developed for racing, but in a less radical way, the 32, as it might be called, in a nod to the 16 racing car at Mulhouse, shares many of the same mechanical elements as its larger, engine-boost-deck sibling. The 32 was a radical version of the production car, and it's quite possible that it was this prototype that gave rise to the production Type C.S..

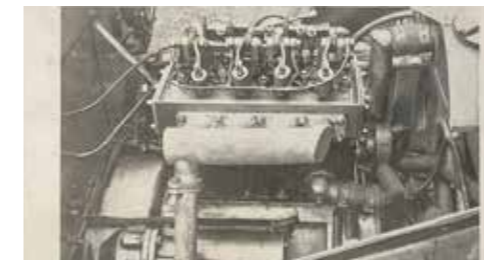


All for lightness. Germain Lambert was well aware that the Ruby DS would not be enough to win races. Tubular chassis, aluminum bodywork and hollowed-out wood and steel parts made for an extremely light, maneuverable and lively car, despite its small displacement.

There are seven surviving Lamberts. Four have found a permanent home in national museums. The remaining three are in private hands, including the one offered at this auction. Of the entire Lambert production, three cars were used for racing: the 16, chassis number 21, which won the Bol d'or in 1952; the Type CS cabriolet Sport, chassis number 29, with which Germain Lam-



La plaque châssis indique le numéro 24, que l'on retrouve sur la frappe à froid du carter moteur.



Feuillelet publicitaire pour le fameux moteur à culasse hémisphérique à culbuteurs.



bert made his last hurrah, winning his class at the Bol d'or in 1953 (the anecdote in this story is worth the detour). And our example, chassis number 24 (the only one in private hand), with which Chotin finished (2nd Sport class) at the 1951 Bol d'or, won by Scaron on a Simca Gordini.



Both the axle and gearbox were designed by Lambert, reflecting the inspiration of his masters Bugatti and Voisin: performance is beauty!

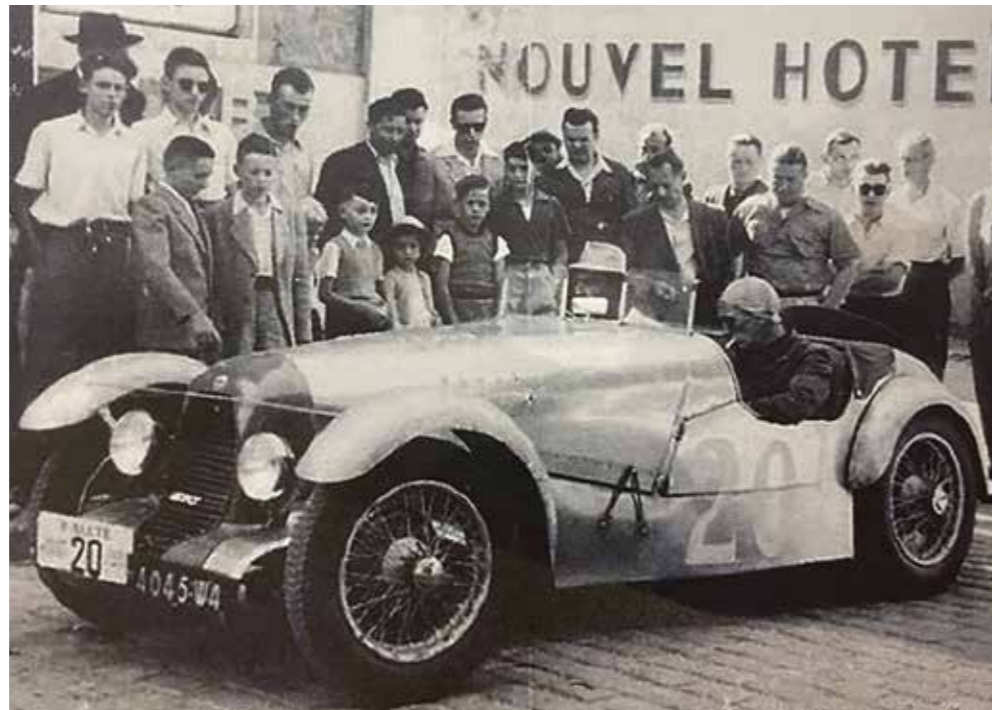


The DS Ruby engine was extensively modified by Germain Lambert. This is the «racing» version with the inscription DS «P», which Michel Piat believes could stand for «Spécial». As on the racing 16, it is probably fitted with a customized crankshaft and lighter connecting rods. Among other modifications, Germain Lambert had the crankcase castings redone so that a magneto could be fitted, a feature not possible on standard DS versions of the Ruby.



Chassis number 24 (of a total of eight) was the first Type CS to be completed, around May 1950. It was immediately entered into competition to promote the new model.

- June 11, 1950 / Rallye des Vosges
- July 2 / Rallye des Villes d'Eaux (2nd in class)
- July 9-10, 1950 / Rallye du Haut Jura et de la Faucille (6th)
- June 3-4, 1951 / Bol d'or (2nd in class)



Chotin et Lambert, au départ du rallye du Haut Jura, Juillet 1950. A noter, le numéro de course «20» toujours présent sur la voiture



Initially fitted with a standard Ruby DS engine, the car inherited Germain Lambert's most audacious creation in May 1951: the tumbled engine with hemispherical (bronze) cylinder head. It took part in the 1951 Bol d'Or with this extremely rare engine. The engine broke down in 1953, and was replaced by a Ruby DS «P», still present in the car.

The current owner, after extensive research, was able to recover :

- rally plates, including one for the Vosges rally and the Villes d'Eau circuit, with a cup that the car won for its 2nd place.

- the unique «mécano soudé» hemispherical detachable bronze cylinder head special block engine invented and built by Germain Lambert and assembled to take part in the Bol d'or in 1951.

The whole set will accompany the car.



La carrosserie de la CS est entièrement en aluminium à l'exception des ailes. Elle a probablement été réalisée par Germain Lambert et ses artisans, à l'inverse des versions de série, produite par les frères Schmitt à Colmar. Elle est très sérieusement décrite comme «conforme au code international » dans la brochure de présentation Germain Lambert.



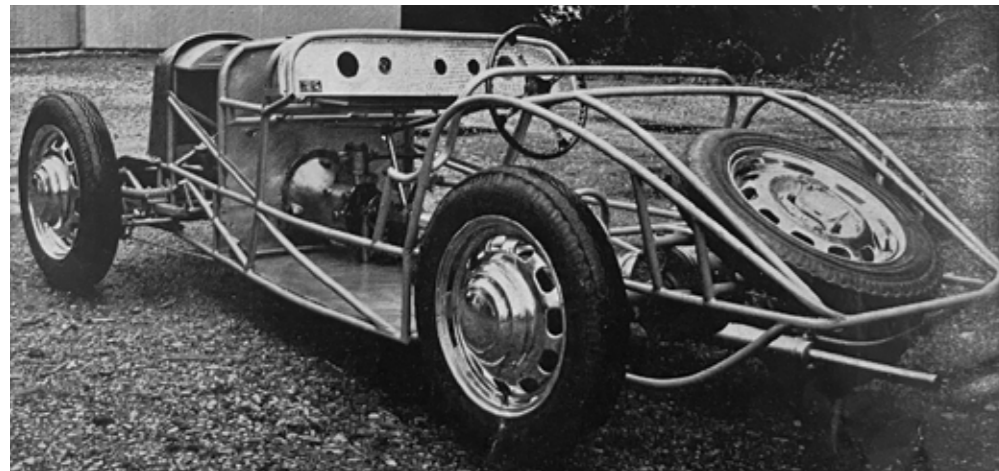


Photo du châssis tubulaire

Although not fitted on our example, Germain Lambert proudly claims to have invented the «Sans Choc» independent wheel suspension.



The «32» remained in the Lambert family for a long time, and was notably seen at the «Vieux volants franc-comtois» rally in 1986 in the hands of one of Germain Lambert's sons. It was sold to its current owner in 1992.

240

What's exceptional about this car is, of course, its state of preservation: it remains virtually identical and in the same condition as it was when it took part in the 1951 Bol d'Or.

We took the wheel, and although the car is in need of a general overhaul, it gives a very pleasant feel to the drive, it's a well-made car with a healthy demeanor.



Bienvenue à bord de la Lambert, sensations garantis!



The term «unique opportunity» is not overused when it comes to acquiring this car. Brought to light by the work of many enthusiasts, Lambert cars have always been cherished by car lovers, including the current owner. So, lovers beware, we can't wait to see this Lambert on the road again!

241



Amilcar

Sauvée par le dieu des caisses carrées

29.M2

1929 Chassis n°26693
Moteur n°74113
Carte grise française

10 000 - 20 000 €



The story of our Amilcar is succulent, to say the least. Its current owner, a fervent supporter of the brand and an enthusiast of vehicles in original condition, learns at a rally that an Amilcar rally is soon to be held. In no time at all, he went to register with his beautiful CGS, but was refused access, as the rally was reserved for square bodies only! A few days later, as he flipped through the pages of LVA on his way down south, he came across a tempting Amilcar ad that caught his eye. After a phone call to the owner, he turned left in the direction of Montargis, where he came face to face with our Amilcar M2, which hasn't move for 36 years. He fell in love instantly, bought the car and set to work. A few months later, here he is at the start of rally, his gamble paid off!



Looking at the old registration papers, we think that our Amilcar is now a 4th hand. The first owner kept it for 26 years, the second for 15, the third for 36 and the current owner for 18. Each one of them paid great attention to her, as she is today in magnificent original condition, with the exception of the interior trim, which was completely redone in 2014, according to the rules of the art.



Le tableau de bord est complet et d'origine.

Le 4 cylindre démarre au quart de tour et tourne parfaitement.



Les faux-compas, amusant détail pour faire penser à une carrosserie milord, le comble du chic à l'époque.



L'intérieur a été somptueusement refait, dans un réel souci du détail.



After the rally, our enthusiast will take care to make the car completely reliable, as the invoices for the almost 17,000 euros spent since its purchase show.

Today, the car is in remarkable condition. Mechanically, everything has been checked and replaced where necessary to make the car perfectly reliable. All the bodywork has been preserved, and is a treat for fans of the original state. Finally, the interior trim, which had suffered too much, has been replaced in keeping with the original, and blends in perfectly with the rest of the car. This Amilcar is a superb opportunity to step into the world of pre-war cars with a reliable, easy-to-maintain car whose history has seen it through a century without being over-restored.



With its Coquille trunk and KAP protective slats, our Amilcar has had only the best accessories!



This beautiful car is an example of a classic French prestige sedan, of which fine examples are becoming rare. The gearbox is an electromagnetic Cotal.



Salmson

30.S4-D

Double arbre sinon rien

1936 Chassis n°58967
Engine n°119-15
French registration

4 000 - 6 000 €



As the certificate provided by the Amicale Salmson attests, our S4-D left the Billancourt factory on August 4, 1936 and was delivered directly to its owner Monsieur Faivre, a doctor from the Jura, via the Salmson agent in Montmorot. The factory archives also state that the car was delivered with an Icelandic green tint, still present on the car and beautifully patinated by time. Our doctor would use it to travel the roads of the Jura, and his niece, nicknamed the «tigress with gold teeth», would not part with it until 1970, by which time it had less than 30,000 km. It would be little used by its new owner, who replaced the engine following an engine failure (the original engine will be delivered with the car). In 2019, an enthusiast fell under the spell of its extraordinary original condition and bought the car with the firm intention of putting our luxurious Salmson back on the road.

Primarily an aircraft manufacturer, Salmson, like Avions Voisin, only turned to the automotive industry after the First World War. In 1919, the first Salmson cyclecars appeared. This manufacturer set itself apart from its competitors by introducing a cylinder head with two overhead camshafts, a modern mechanical advance that gave the brand a solid reputation and an undeniable sporting character. Salmson's emblematic double overhead camshaft engine was maintained right up to its last models in the late 1950s.

The Salmson S4, launched in July 1929 with its 1300 cm³ double overhead camshaft engine, offered excellent performance in its class, as well as remarkable roadholding and great sturdiness. It was replaced at the 1932 Motor Show by the S4C model, with a radically modified engine and larger displacement (1500 cm³).

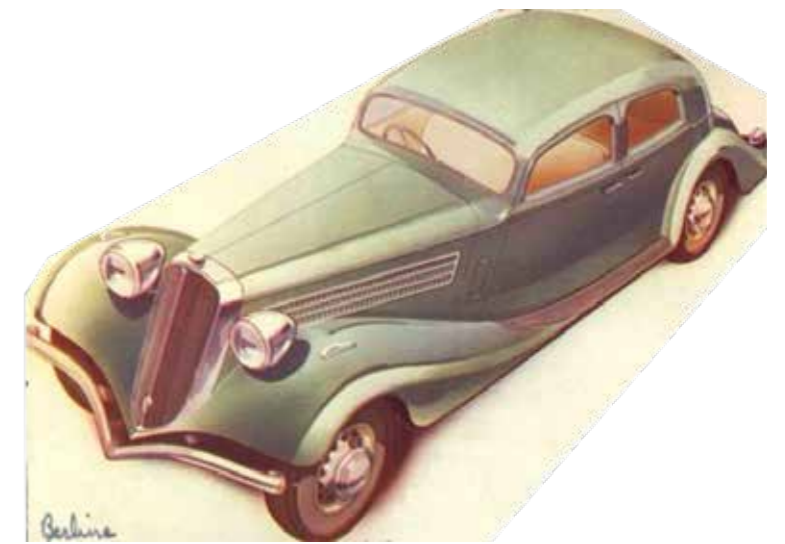
At the end of 1934, the S4D model was unveiled, with an inclined radiator and sail wheels, first solid then openwork. The main change was an increase in displacement from 1465 to 1596 cm³, putting the car in the 9-horsepower category and well ahead of the competition at the time. Its refined interior is matched by simple, elegant lines, forming a luxurious whole.

The Salmson S4 was a technical and commercial success, being a high-performance, economical and comfortable car, capable of high average speeds despite its reduced power. This remarkable success is the just reward for the efforts of Société des Moteurs Salmson, which always pursues the same objective in all its creations, whether in aviation or the automobile: to combine precision, lightness and robustness.





Salmson had a reputation for very luxurious interiors, and more importantly, they were of superior quality to the competition, as evidenced by the condition it is in today.



Cette illustration représente notre Salmson à s'y méprendre.



Note that the rims are painted the same color as the body, which was probably requested by the first owner.

Our examination of the car revealed it to be very sound, quite complete and, despite some flaws, a very good base that will merit intelligent restoration to retain its original condition. With the exception of the two front fenders, we found no perforating corrosion, and its red leather interior, true to Salmson's reputation, is sumptuously preserved.

Our example will be accompanied by a beautiful set of additional parts, a grille, its original engine, a crankshaft with three connecting rods from the original engine, a speedometer in excellent condition... The original S4-D spare parts catalog and service manual complete the set.



The engine installed today is an S4-DA, and has not been run since 1972.



Due to lack of time, the current owner wishes to pass on this project, so that the sleeping beauty can finally be awakened! As Jacques Potherat once said, «Repainting a hundred-year-old car means waiting a hundred years to achieve the perfect patina». That's the whole point of this Salmson: with only three family owners, and despite being almost 90 years old, it will be able to take to the road again, retaining its authenticity.

Avec son poids plume de 495 kg, notre Austin, avec ses 4 petites places, est une voiture idéale pour la ville, même aujourd'hui !



Austin

31. Seven RM Saloon

1931 Chassis n°136 411
Engine n°137 146
French registration

«*Chummy*»

4 000 - 6 000 €



La Seven dans le musée de Jean Tua. Source internet

The Austin Seven is undoubtedly one of the most important English cars ever produced. It's a kind of English Ford T, and nearly 300,000 units were sold worldwide. The model was designed by Herbert Austin (and Stanley Edge) in the early 1920s on the basis of a simple idea: to produce a car that took up no more space than a motorcycle, but with greater comfort and a very low price tag, all equipped with a real small engine and 4 brakes - equipment that was still uncommon in 1931!



↑ Notre vaillant 4 cylindres en ligne (56 x 76 mm) pour 748 cm3 dont la réputation de fiabilité n'est plus à faire.

The model shown is a type RM Saloon introduced in March 1930. It was purchased new by a Geneva police brigadier from SA Perrot, Duval et Compagnie at 12, rue du Général Dufour in Geneva (purchase invoice present).

It crossed the border in 1936 and remained in France, in the hands of Charles Vernay, a Challex carpenter, until 1961, when it was acquired by Jean Tua. It was then restored by the Richard coach-builder in Geneva and displayed in the Jean Tua museum.



Ampèremètre, pression d'huile et compteur de vitesse, le tableau de bord est très complet pour une voiture dite populaire.



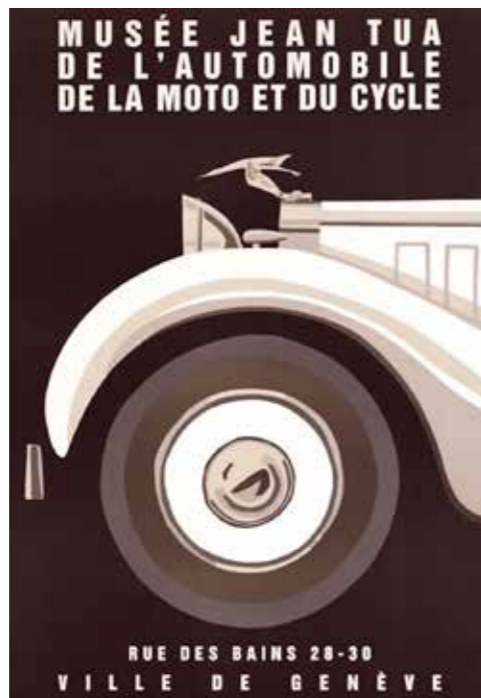
L'intérieur est en superbe état, entièrement habillé de cuir noir.

Plaque chassis.



Frappe moteur à froid.

Affiche du Musée Jean Tua.



Sur le volant, en position centrale, réglage d'avance et accélérateur à main.



In the aftermath of the First World War, the Longbridge factory scored a real commercial and sporting success. The Austin Seven was produced between 1922 and 1939 - an impressive longevity, not least because the Austin was not just British. In France, Rosengart produced the little «5cv» under license between 1928 and 1939. In Germany, it was manufactured under the name «Dixi», in the USA under the name «American Bantam», and in Japan under the name «Datsun».



A special feature of our Austin 7 is its stylish aluminum wheel flanges, inside and out.

In 2005, the museum was forced to vacate its premises and the collection was dispersed. «My cars will go to true enthusiasts who know how to preserve and appreciate them», said Jean Tua at the time. It was on this occasion that the current owner acquired the car, spending lavishly and having it completely overhauled between 2005 and 2008, with the engine in particular being completely rebuilt by an engine builder in Zurich. The car was tested between Geneva and Lausanne, and then... never ran again! This is the car we're offering, untouched since the end of its restoration in 2008.



A true 4th hand with a crystal-clear history, our charming Austin is an economical solution for a taste of pre-war charm. Not having been driven since 2008, like all good pre-war enthusiasts, the future owner will need to carry out the usual checks before taking to the road again. Driving a pre-war car is neither unimaginable nor untouchable in the eyes of this charming «Baby Austin». Time to break the bank!

S'agissant d'une RM, cette petite voiture a été produite avec un châssis court et les lignes de porte s'étendent donc autour des passages de roue arrière pour permettre un accès facile.



Simplex

32. Type 602

La 4cv des champs

Circa 1953

Chassis n°1269 Type DR
Engine n°2152 Type 662 Plate n°2196262
To be registered as a classic vehicle

1 500 - 2 000 €

La France agricole des années 50. photo non contractuelle



source internet

At the end of the war, French agriculture, like the rest of the country, was in dire straits. The Marshall Plan, among other things, provided farmers with farming equipment, and gradually replaced draught animals. But it wasn't the Americans who were to impose their industry, but small French craftsmen, like the Reymond company, who took on the task.

A zest for innovation, a dash of aesthetics and a pinch of commercial proximity - that's how Monsieur Reymond defined himself. Close to farmers, Monsieur Reymond knew their needs and, as early as 1947, produced the Simplex 602, a small all-purpose tractor with a rear engine and rear-wheel drive for excellent wheel turning. Legend has it that Renault bought one of these tractors, and copied all its tricks.



source internet

La France agricole des années 50. Photo non contractuelle.

TRACTEUR

"SIMPLEX"

Un PETIT TRACTEUR qui répond à de GRANDS BESOINS

ADHERENCE
STABILITÉ
VISIBILITÉ
MANIABILITÉ

Type 602 équipé du Moteur 4 cylindres RENAULT 15 cv
monté avec treuil et charriot alternatifs
Dépense horaire : 2 litres

Notice descriptive gratuite sur demande

Établissements REYMOND
CONSTRUCTEURS
S.A.R.L. au Capital de 2 000 000 de francs
11, Rue Monplaisir — VILLEFRANCHE (Rhône)

25 Années d'expérience au Service de la Motoculture

ÉLÉPHONE 3-53
P. MOO. 8-ONE 7-337

C.C.P. LYON 170-92
410, VILLEFRANCHE, 42-815 B

Chercher ce que les autres ne font pas, voilà la philosophie des Etablissements Reymond.



The example we present is one of the versions fitted with the engine of our national 4CV. It appears to be complete, and the engine had been restarted before the tractor was put into storage. Tractors are unique in that they are registered and can therefore legally circulate on the road.

After a little care and attention, our little simplex will once again be able to enjoy the country air, or wear out the Parisian pavement, because with its small dimensions, it'll fit in just about anywhere!



□ ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

□ TÉLÉPHONES

arts & cars

Dimanche 28 avril à 15h
 66 avenue de Breteuil, 75007 Paris
 Tél. : +33 (0)1 80 81 90 58

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 / ADDRESS	
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





NOS PROCHAINS ÉVÈNEMENTS

- arts & cars
Dimanche 28 avril, Paris
- Des collections alsaciennes
Samedi 25 mai, Alsace
- Automobiles de collection
Lundi 1^{er} juillet, Fontainebleau

CONTACTEZ NOUS
POUR INSCRIRE VOTRE VÉHICULE

Contacts



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

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



66 avenue de Breteuil 75007 Paris
5 rue Royale 77300 Fontainebleau
13 avenue de Saint-Cloud 78000 Versailles
22 avenue de Fontainebleau 77930 Chailly-en-Bière

www.osenat.

Suivez-nous   @osenatautomobiles

Illustrée à gauche : 1957 Porsche 356 1600 A-T1 Reutter Coupe. Résultat 132 000 €
Illustrée à droite : 1959 Porsche 356 convertible D. Résultat 273 600 €

Remerciements à :

Etienne Rovillé
Martin Cassard
Alexis Ruben
Patrice Coutant
Gérard Prévot
Christian Martin
Pierre-Yves Laugier



art et automobilia

- 01 Le tour du monde, d'après René Vincent - Offert par Berliet Circa 1906
- 02 Affiche - La route vous sourit avec Energol, d'après René Vincent Circa 1930
- 03 Affiche Peugeot à Indianapolis, d'après René Vincent Circa 1916
- 04 Mascotte Perroquet, par Falcucci Circa 1926
- 05 Mascotte Rien ne sert de courir, par Joanny Durand Circa 1925
- 06 Mascotte Victoire, par René Lalique Circa 1928
- 07 Malle militaire Avions Marcel Bloch (Dassault) Type MB.151 1938
- 08 Bugatti Type 35 à Montlhéry, Jean-Marie Guivarc'h, né en 1960
- 09 Voiture à pédales Devillaine, Modèle DEVISIX Renault Circa 1930
- 10 Voiture de manège Brabant Circa 1940
- 11 Voiture à pédales Eureka, Modèle «Delage» Baby 35 Circa 1935
- 12 «N°3», bronze, par Yan Verdier
- 13 BNC contre Salmson sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, P.Dumont 1970
- 14 Rétroviseur d'automobile rétroéclairé Circa 1930
- 15 Affiche du 31eme Grand-Prix de l'ACF d'après Savignac 1937
- 16 Projet publicitaire Bugatti « Berline et Mannequin » Circa 1938
- 17 Carte de visite de Pierre Marco, directeur général des automobiles Bugatti avec annotation manuscrite Circa 1947
- 18 Relique de la quatrième Bugatti 57 SC Atlantique #57453, 1936
- 19 Catalogue Automobiles Bugatti Type 57 Circa 1938
- 20 Paire de gants d'automobiliste en loutre de la maison Harrods Circa 1930

automobiles de collection

- 21 Lancia Belna Coupé «Paul Née» 1936
- 22 Ariès Super 10/50 C2 1936
- 23 Chevallier Bol d'or 1100 Circa 1930
- 24 Lafont Speciale GAR Circa 1928
- 25 Amilcar Compound B67 1939
- 26 Henri Labourdette Trën-car Circa 1920
- 27 Simca 9 Sport 1953
- 28 Lambert CS Roadster Grand Sport 1950
- 29 Amilcar M2 1929
- 30 Salmson S4-D 1936
- 31 Austin seven RM Saloon 1931
- 32 Simplex Type 602 Circa 1953

Si vous pensez posséder une automobile, un objet d'art ou d'automobilia dans l'esprit de cette vente, nous sommes à votre disposition pour en discuter et le mettre au catalogue de la prochaine vente

osenat x arts & cars #03

baptiste nicolosi///nicolosi.artsandcars@gmail.com///00 33 6 40 60 78 76

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