

CHEFS-D'ŒUVRE AUTOMOBILES UNE COLLECTION FRANÇAISE

La maison de ventes Osenat et son département Automobiles de collection auront l'honneur d'investir le salon Retromobile du 31 janvier au 4 février 2024, pour y exposer sur leur stand neuf bijoux de l'automobile française d'avant-guerre et d'immédiate après-guerre qui furent soigneusement assemblés pendant des décennies avec exigence et passion. Les automobiles seront présentées en vente aux enchères le samedi 3 février chez Osenat, avenue de Breteuil.



Mis à part les initiés, peu de gens se souviennent aujourd'hui que la France fut parmi les nations pionnières de l'automobile, à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle. D'ailleurs, avant la Seconde Guerre mondiale, l'industrie automobile occupait la toute première place des industries mécaniques en France.

Delage, Delahaye, Talbot ... Trois noms qui ont fait la gloire de l'automobile française et qui résonnent encore aujourd'hui dans les esprits des passionnés, amateurs comme collectionneurs.

La collection qui sera présentée à la vente est le témoignage d'un homme qui a souhaité combler sa passion et faire œuvre de transmission en composant cette collection faite de modèles français historiques et authentiques qui ont été restaurés dans les règles de l'art dans le but de les conduire et de les voir participer à de nombreux rallyes.

Cet ensemble nous plonge dans une époque où les grandes marques automobiles portaient toutes la mention de leur carrossier. A de rares exceptions près, les constructeurs produisaient châssis et moteur, laissant le soin à de très nombreuses entreprises artisanales de dessiner et fabriquer à l'unité les carrosseries. C'était l'âge d'or de la carrosserie française avec des noms évocateurs aujourd'hui oubliés du grand public comme Binder, Chapron, de Villard, Fioni & Falaschi, Franay, Gangloff ou encore Labourdette et Saoutchik.

En présentant ces chefs-d'œuvre, nous faisons revivre, l'espace d'un instant, ces artisans de la haute couture automobile dont la réputation dépassait largement nos frontières.



Delage, Delahaye, Talbot. Trois marques, 9 voitures d'exception d'avant et d'immédiate après-guerre dont l'**unique prototype Talbot T23 cabriolet Chapron**, l'**unique exemplaire du coach Delahaye 135 MS carrossé par Figoni** ou encore l'**un des 5 exemplaires connus du cabriolet Delahaye 135 MS « Vedette » par Chapron**. Enfin, que dire de cet **exemplaire dit « Usine » de Talbot T 150 C** doté d'une mécanique directement issue de la compétition et d'un coup de crayon attribué à Figoni...

Notre collectionneur souhaite que ses automobiles puissent rouler vers d'autres cieux. Que cette passion soit reprise pour que, surtout, ces voitures fabuleuses ne meurent jamais.



1939 • TALBOT-LAGO T23 CABRIOLET PROTOTYPE PAR HENRI CHAPRON

CARTE GRISE FRANÇAISE
NUMÉRO DE SÉRIE : 93267

- Historique exceptionnel : prototype commandé par les usines Talbot aux ateliers Henri Chapron
- Restauration exceptionnelle et de grande qualité

ESTIMATION : 250 000 / 350 000 €



L'exemplaire que nous proposons à la vente a été acquis en 2009 auprès d'un **collectionneur américain** qui la possédait depuis une vingtaine d'années. Réduite à l'état d'épave, son propriétaire avait renoncé à la faire restaurer. Alors que ce dernier pensait que la voiture avait été importée immédiatement après la Libération après avoir été **réquisitionnée et peinte en noir par les troupes d'occupation allemandes**, les recherches que nous avons menées ont révélé une réalité tout autre.

En réalité, la T23 n'a jamais été réquisitionnée, elle a, selon toute probabilité, passé **toute la période de guerre à l'abri des regards**, a ensuite été acquise par une **succession d'amateurs français et américains**, le dernier d'entre eux l'ayant **importée aux USA en 1956**.

De plus, il est apparu que la voiture était une commande spécifique faite par les usines Talbot à Henri Chapron en vue d'une fabrication en série. Elle a été livrée par ce dernier en mai 1939 mais la déclaration de guerre a stoppé les discussions. Dans un premier temps, propriété des usines Talbot, les registres officiels enregistrent pour elle un changement de propriétaire le 9 mai 1940. Cette date, un jour avant l'offensive allemande, interpelle et laisse penser à une mise à l'abri. On retrouve ensuite la T23 en 1948 chez Charles Huc à Bordeaux et à partir de là, la liste des propriétaires est connue, de 1948 à nos jours.



1951 • DELAHAYE 235 CABRIOLET PAR H. CHAPRON

NUMÉRO DE SÉRIE : 818003
CARTE GRISE COLLECTION

- Ex Willy Breitling
- Voiture du « Salon de Paris » 1951

ESTIMATION : 130 000 / 170 000 €



Présentée au « Salon de Paris » à l'automne 1951, la voiture aura pour premier propriétaire **Willy Breitling**, le **célèbre fabricant de montres de luxe**. Selon la tradition orale, elle aurait eu les honneurs du plateau tournant mais nous n'avons pas trouvé de photos. Cette Delahaye aurait par la suite été exposée au Salon de Genève par le garage Montchoisy où son **premier propriétaire, Willy Breitling**, en fit l'acquisition.

Willy Breitling cède en 1957 la voiture à son entreprise « G. Léon Breitling SA & Cie ». Nous ne savons pas combien de temps le cabriolet conserve son statut de véhicule de fonction mais les témoignages recueillis laissent à penser qu'aucun nouveau propriétaire ne se présente avant la fin des années 1960. Nous possédons, de manière plus ou moins précise, l'histoire des différentes mains par lesquelles cette voiture est passée jusqu'à atterrir entre celles du propriétaire actuel le 22 février 2010.



1948 • DELAHAYE 135 M CABRIOLET PAR H. CHAPRON

NUMÉRO DE SÉRIE : 801025
CARTE GRISE FRANÇAISE

- Belle histoire
- Restauration de très belle qualité

ESTIMATION : 100 000 / 130 000 €



La Delahaye Type 135 est une voiture de prestige du constructeur automobile Delahaye, produite à 2 592 exemplaires entre l'automne 1935 et fin 1952. Elle a toujours été proposée avec un 6 en ligne de cylindrée plutôt conséquente. De 3,2 L, il passe à 3,6 L sur la Delahaye 135 M ce qui permet de belles performances avec 140 ch et un couple qui permet un confort de conduite sans pareil. Y est associée une transmission par boîte Cotal qui offre un maniement très doux.

L'exemplaire que nous proposons à la vente a été acquis par M. Leblanc, dirigeant des Distilleries de Bretagne et de Normandie réunies. Ce dernier était installé au 5 de la rue Lincoln, à Paris. « La » vitrine parisienne du constructeur Delahaye se trouvait sur l'avenue des Champs Elysées, juste au coin de la rue Lincoln. On ne peut s'empêcher de penser que Mr Leblanc, en allant ou en revenant du travail, a dû s'arrêter bien des fois pour contempler les modèles exposés. L'endroit est précisément au **75, avenue des Champs-Elysées**. Les documents que nous possédons - issus des archives Chapron - montrent que le choix du modèle, des options et des aménagements personnalisés a été effectué avec soin.



1947 • DELAHAYE 135 MS ROADSTER « VEDETTE » CHAPRON

NUMÉRO DE SÉRIE : 801486

CARTE GRISE FRANÇAISE

- Seulement 5 exemplaires connus
- Modèle le plus aboutis parmi les réalisations Henri Chapron
- Cabriolet deux places par H. Chapron

ESTIMATION : 800 000 / 1 000 000 €



C'est sans doute l'un des modèles les plus enviés et les plus aboutis du carrossier Henri Chapron, maître et dépositaire incontesté du Grand Classicisme Français. Comme le souligne Marc-Antoine Colin dans son ouvrage sur « Delahaye 135 », la Vedette possède « des lignes d'un équilibre irréprochable qui marient heureusement le style d'avant-guerre avec des volumes raisonnablement intégrés ».

Lors de nos recherches, nous n'avons trouvé que **quatre exemplaires** du modèle Vedette, **tous aux Etats-Unis dans les plus grandes collections**.

L'exemplaire que nous proposons à la vente a été acquis en février 1948 par les premiers propriétaires. Par la suite, cette Delahaye change d'immatriculation deux fois, la première pour prendre un numéro dans les Alpes Maritimes et la deuxième en 1953, quand elle revient sur Paris où elle obtient son numéro d'immatriculation actuel.





Salon de Paris 1947



L'actrice Michèle Morgan, passagère d'une Vedette sur l'avenue des Champs-Élysées

L'exemplaire que nous proposons à la vente est la voiture du salon de Paris 1947. En effet, sa fiche de construction Chapron indique une livraison prévue pour le Salon de Paris. Sur les photos d'archives du salon on retrouve bien un cabriolet vedette exposé sur le Stand Delahaye, celui-ci se présente dans une teinte deux tons avec un haut clair et des moulures et joues d'ailes foncées. Parmi les vedettes qui nous sont parvenues, seul le châssis 800 486 a reçu un combiné de couleur correspondant. De plus, la date d'entrée du châssis au sein de la carrosserie Chapron, le 5 juin 1947, coïncide bien avec une livraison pour le salon.

Une restauration de grande qualité a été entreprise au sein des ateliers de Touraine.



1937 • DELAGE D8-120

CARTE GRISE FRANÇAISE
NUMÉRO DE SÉRIE : 51028

- Restauration de grande qualité
- Historique exceptionnel
- Best of show du concours d'élégance de La Baule 2012

ESTIMATION : 400 000 / 500 000 €



Il s'agit de la 5^{ème} construite par Henri Chapron en février 1937. Cette voiture fait partie d'une commande de 8 « Cabriolets Grand Luxe 4 places ».
Nous retrouvons sa trace en 1946, la voiture porte alors le numéro d'immatriculation 5983 RL. Le 23 octobre 1947, elle devient la propriété de Monsieur Louis Delpech, industriel à Annonay comme le montrent les registres des archives départementales de l'Ardèche. En avril 1951, elle prend le numéro d'immatriculation 407 V 38, en Isère. Son propriétaire est alors David Mayo, habitant de Décines-Charpieu.
En 1960, elle est cédée par Mr Alain Nicoud, 10 rue Royale à Paris, à M. Max Liber, 5 rue Saint Auber à Paris.
Le 30 septembre 1969, Mr Max Liber la cède à Mr Louis Bayard.
Elle s'est arrêtée un jour de 1969 à Dijon, après être tombée en panne un peu plus loin sur la célèbre Nationale 6. Elle y est restée 40 longues années dehors sous un auvent.
Elle est entrée dans notre collection en 2009, et ainsi la restauration a débuté. Elle parcourt des milliers de kilomètres, de Paris et ses embouteillages, à Cannes, Bordeaux, la Bretagne, la Normandie, et même jusqu'à Dubaï pour présenter la nouvelle Delage D12.



1951 • DELAHAYE 135 MS

NUMÉRO DE SÉRIE : 800501
CARTE GRISE DE COLLECTION
COUPÉ GRAND LUXE PAR H. CHAPRON

- Livrée neuve à Raymond Hubert
- Restauration de grande qualité

ESTIMATION : 200 000 / 250 000 €



La voiture a été acquise au salon de Paris 1947 par M^e Raymond Hubert. L'avocat s'était rendu célèbre en faisant acquitter la fille de Guillaume Seznec, laquelle avait assassiné son mari. Néanmoins, il nous a été dit que les couleurs d'origine (bleu et rouge) auraient déplu à M^e Hubert et qu'il l'aurait fait repeindre en deux couleurs plus claires sans que l'on sache lesquelles.

De fait, on retrouve la Delahaye en 1992 participant au Tour de France Automobile avec d'autres couleurs. Dans les années 2000 elle arbore une nouvelle robe en rouge et blanc. Enfin, elle est repeinte au début des années 2010 en gris métallisé, couleur Chapron à l'époque de sa sortie.



1937 • TALBOT-LAGO T150C ROADSTER

CARTE GRISE FRANÇAISE
NUMÉRO DE SÉRIE : 90010

- Probablement la voiture du salon 1937
- Mécanique exceptionnelle
- Désirable carrosserie
- Historique connu

ESTIMATION : 600 000 / 900 000 €



L'exemplaire que nous proposons à la vente a été acquis neuf par M. Fayet, industriel à Saint-Etienne à l'occasion du Salon de l'Auto 1937. Il a très probablement été exposé lors de ce salon puisque le couvre-culasse est bouclonné comme la plupart des voitures de salon de l'époque.

A la fin des années 1940, M. Fayet décida de donner un « coup de jeune » à la voiture en faisant modifier sa calandre et ses pare-chocs.

M. Fayet disposait d'une petite collection de voitures de sport, elles étaient toutes de couleur rouge. Dans les années 1950, un de ses fils lui emprunta une d'entre-elles, eut un accident et se tua. M. Fayet, très choqué par ce drame, décida alors de faire repeindre toutes ses voitures en noir. Le roadster changea donc de couleur et passa du rouge vif au noir le plus sombre.

M. Bruno Dalmas est le deuxième propriétaire. Entrepreneur en maçonnerie mais aussi collectionneur de véhicules anciens, il fit la connaissance de M. Fayet durant les années 1960. La T150C était abandonnée dans un hangar, posée sur des chandelles et recouverte de poussière. Il lui a fallu une dizaine d'années pour convaincre M. Fayet de la lui céder, ce qui finit par arriver en 1977, soit 40 ans après sa première apparition au Salon de Paris.



1939 • TALBOT-LAGO T23 CABRIOLET USINE

CARTE GRISE FRANÇAISE DE COLLECTION

NUMÉRO DE SÉRIE : 93261

- Un des plus beaux cabriolet usine
- Restauration de grande qualité
- Ex Dupont

ESTIMATION : 140 000 / 180 000 €



La T23 lancée en 1938 était le symbole du luxe de cette époque. Cette voiture aux formes gracieuses était également toujours autant sportive que Talbot le voulait pour ses modèles. Son moteur 6 cylindres de 3 996 cm³ et de 115 chevaux pouvait atteindre les 180 km/h.

L'exemplaire que nous proposons à la vente ne possède pas de détail sur son premier propriétaire bien que son premier numéro minéralogique aurait été le 888 W1.

C'est ainsi que Monsieur Dupont (ex-président du Club Talbot) l'aurait découverte à l'état d'épave, à côté d'une autre épave. Elles étaient de couleur blanche.

En 1985, elle apparaît être en possession de M. Mimieux. Entre 1990 et 2002, elle aurait appartenu à M. Lelièvre (avec comme numéro d'immatriculation 519 CYH 77) qui la cède ensuite à M. Fabre le 17 janvier 2003.



1951 • DELAHAYE 135 MS COACH PAR FIGONI

NUMÉRO DE SÉRIE : 801736
CARTE GRISE FRANÇAISE

- Voiture personnelle de Joseph Figoni
- Dernière 135 carrossée par Figoni
- Historique connu
- Restauration de grande qualité

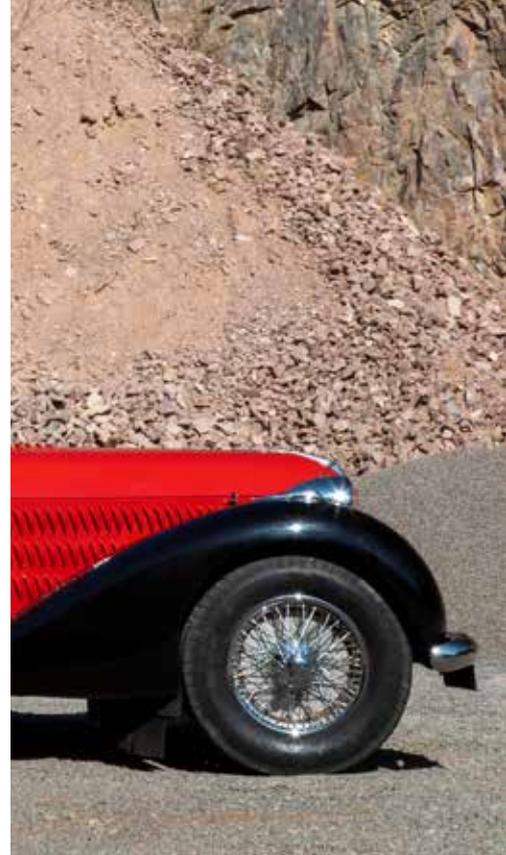
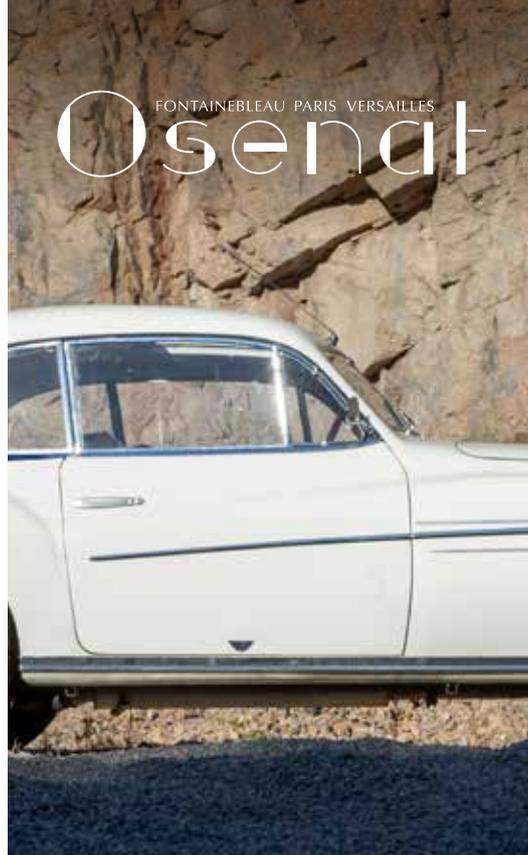
ESTIMATION : 180 000 / 220 000 €



C'est probablement en janvier 1951 que le châssis 801736 est entré dans les ateliers de Figoni & Falaschi. Pour Joseph Figoni un renouveau s'annonce en ce début des années 1950, le modèle 135 sur lequel il a réalisé des merveilles est désormais en fin de carrière. Il faut se renouveler tout en s'adaptant aux lignes qui évoluent et aux modes qui traversent l'Atlantique. L'arrivée de la 235 sera l'occasion de passer à autre chose et ce châssis 801736 sera pour lui l'occasion de se projeter sur le nouveau modèle de la marque qui lui a valu tant de succès, notamment avec l'inauguration d'une nouvelle calandre horizontale. C'est le retour de J. Figoni à l'aérodynamique et à la ligne « sport ». La dernière carrosserie 135 du maître sera ainsi sa première 235, le premier prototype de « l'Elfe ».

C'est dans ce contexte qu'il carrosse sa dernière réalisation sous l'égide de Falaschi. Ainsi, la voiture est immatriculée pour la première fois le 6 avril 1951 au nom de la société Figoni & Falaschi jusqu'au 3 juillet de la même année. Elle passe ensuite au nom de Joseph Figoni. Le 15 novembre 1951, la voiture conserve son numéro d'immatriculation mais devient la propriété de la société Figoni & Cie. La page F & F est tournée mais la voiture conserve la petite plaque au bas de chaque portière.





FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES
Osenat

DOSSIER DE PRESSE

CHEFS-D'ŒUVRE AUTOMOBILES UNE COLLECTION FRANÇAISE

Ventes aux enchères

Samedi 3 février 2024 à 18h
Osenat : 66, avenue de Breteuil,
75007 Paris

Département
Automobiles

E-mail : automobiles@osenat.com

Catalogue complet

Disponible sur www.osenat.com

Exposition

Salon
**RETRO
MOBILE**
LE PASSE A TOUJOURS UN FUTUR

Mercredi 31 janvier: 10h-22h
Jeudi 1^{er} février : 10h-19h
Vendredi 2 février: 10h-22h
Samedi 3 février: 10h-19h
Dimanche 4 février: 10h-19h

Suivez-nous

@osenatautomobiles

Le département Automobiles de Collection

Précurseur sur son marché, Jean-Pierre Osenat crée un département Automobiles de collection au sein de son étude en 1977, à peine un an après son installation comme commissaire-priseur. Quarante-six ans plus tard, cette expérience permet à la maison Osenat de figurer parmi les trois plus importantes maisons françaises dans le domaine de l'automobile.

Le département est notamment à l'origine de la dispersion de la collection Gombert, qui a donné lieu à un record de vente toujours inégalé pour une Alpine (A 210 prototype vendue 872 800 €), mais aussi de nombreux records de vente, dont une Bugatti 57 C Stelvio de 1939 vendue 1 269 000 €, ou encore du record mondial aux enchères pour une Citroën Traction 15/6 cabriolet de 1939, vendue 612 440 €.

La maison Osenat dispose également d'un atout majeur pour ce secteur d'activité : son propre lieu d'exposition pour les voitures qui lui sont confiées, véritable écrin déposé au pied du château de Fontainebleau. Disposant d'un réseau très vaste de grands collectionneurs en France comme à l'étranger, en contact avec les clubs automobiles et les historiens les plus réputés, la maison bellifontaine est en mesure d'expertiser, d'estimer et de vendre tout type d'automobiles, de tout style et de toutes époques, faisant d'elle la maison de ventes réputées qu'elle est aujourd'hui.

Composé d'une équipe de collaborateurs passionnés et de quatre consultants spécialistes auto et moto, le département Automobiles de la maison Osenat se met au service de ses clients et les accompagne aussi bien dans leurs démarches de ventes que d'achat de véhicules aux enchères.



FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

La maison de ventes aux enchères Osenat, fondée en 1976, se place parmi les *leaders* mondiaux dans la dispersion de souvenirs historiques. Elle enregistre régulièrement des records à l'échelle internationale et des préemptions muséales dans cette catégorie, mais aussi dans les autres secteurs pour lesquels elle organise plus de 80 ventes par an : mobilier et objets d'art, bijoux, montres, art moderne, peinture du XIX^e siècle ou encore arts décoratifs du XX^e siècle.

Maison de vente à l'esprit précurseur, Osenat fut par ailleurs la première à proposer des automobiles de collection aux enchères dès 1977, et dispose aujourd'hui d'un espace d'exposition qui leur est consacré à deux pas du château de Fontainebleau.

Avec 4 salles de ventes et d'expositions à Paris, Versailles, Fontainebleau et Chailly-en-Bière, les 50 collaborateurs, experts et spécialistes de la maison Osenat agissent dans l'intérêt de leurs clients avant tout pour valoriser les œuvres et objets d'art qui leur sont confiés, leur permettant ainsi d'atteindre les meilleures enchères.

