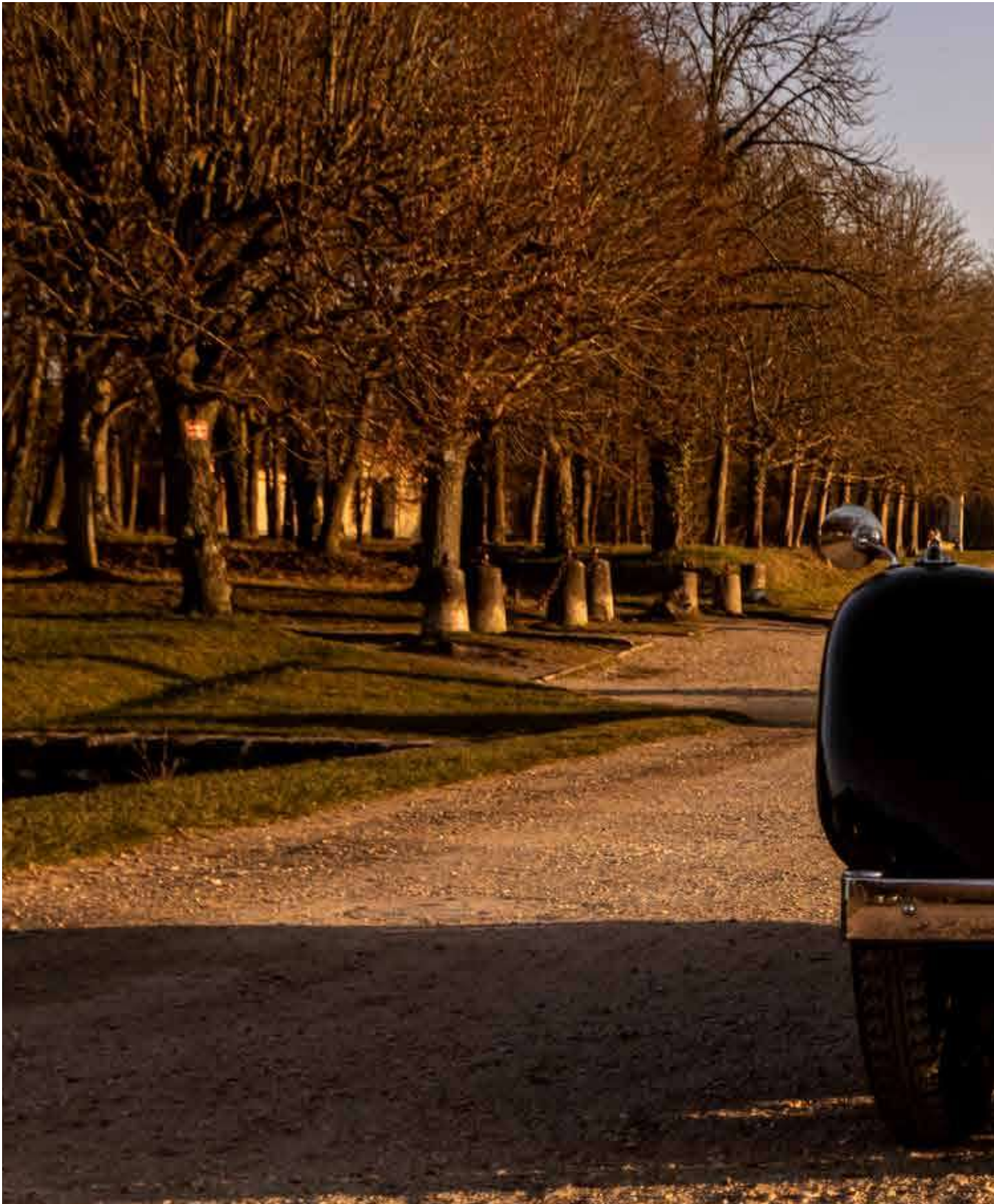


FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

# Osenat



**lundi 27 mars 2023** | **FONTAINEBLEAU**





**Châssis 57109**  
**Moteur 11**  
**Cabriolet 4 places par Bugatti**  
**Carte grise de collection**



Exemplaire présenté lors de la Foire d'Alger de 1934.

44.

## 1934 BUGATTI 57 STELVIO

500 000 - 600 000 €

Le châssis type 57 moteur 11 est assemblé à l'usine en mars 1934 ainsi que les châssis à moteurs 9-10-12 et 14.

La *Facture de l'usine* est éditée le 29 mars 1934 au compte de l'agent Bugatti d'Alger M. Sagnier pour 58.265 ff.

Le même jour, le *Registre de vente* indique bien « 57109/11. Sagnier. Cabriolet. 29.3.34 »

Le *Registre de la Carrosserie Bugatti* note « Cabriolet 57/11-31/3-57109/11. »

Le *Registre d'acheminement* indique que le Cabriolet 57109/11 est expédié par la route chez Sagnier le jeudi 29 mars 1934.

Cela signifie que la voiture est conduite de Molsheim à Marseille par un ouvrier de l'usine avant de rejoindre Alger par bateau.

### Les premiers cabriolets Stelvio par Bugatti

Le modèle Stelvio est une des trois créations du bureau d'étude de l'usine qui propose pour 1934, une gamme unique de véhicules 4 places déclinée en Berline Galibier 4 portes, Coach Ventoux 2 portes et Cabriolet Stelvio 2 portes .

Le rythme de fabrication du cabriolet Stelvio débute en janvier 1934 par la construction du premier cabriolet, voiture à moteur N°6 ,plaque provisoire 57103 .

Le second cabriolet est notre véhicule 57109 à moteur N° 11 terminé fin mars, puis un troisième cabriolet 57128 moteur N°22 fin avril, avant l'assemblage de quatre nouveaux cabriolets en mai, cinq en juin, trois en juillet, quatre en août, trois en septembre et un par mois d'octobre à décembre 1934, soit un total de 25 cabriolets Stelvio par Bugatti en 1934.

1935 voit la construction de 16 autres Stelvio par la carrosserie Bugatti et 3 dernières caisses sont réalisées en 1936, avant que les ateliers Gangloff de Colmar ne prennent la main définitivement sur la production des cabriolets sur châssis type 57.

Le tarif client des Stelvio est en 1934 de 80.000ff puis en octobre 1935 de 85.000ff, 83.000ff pour la berline Galibier et 82.000ff pour le coach Ventoux.

### Au soleil de la ville blanche

Exposition à la IIème Foire d'Alger 1934. Le cabriolet 57109 doit être en vue des cotes algériennes vers le 30 mars 1934. Il est très attendu par le concessionnaire Bugatti algérois Sagnier car il sera exposé au salon de l'automobile qui se tient pendant la IIème Foire d'Alger du 24 mars au 9 avril 1934.

Le garage Sagnier sis aux 58-60 rue Michelet à Alger est fondé en mars 1914. Il est concessionnaire Cottin-Desgouttes,



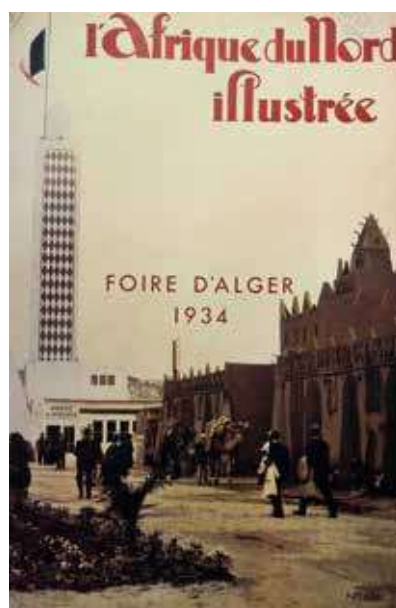
Bugatti, puis Talbot. Au décès d'Henri Sagnier le 25 novembre 1933, sa veuve prend la direction de l'affaire avec leur fils unique Valentin.

Mme Sagnier a reçu longuement le Gouverneur général sur son stand le jour de l'inauguration.

Le numéro du 14 avril 1934 de l'hebdomadaire « L'Afrique du Nord Illustrée » comporte un reportage sur la Foire d'Alger et le salon automobile .

Deux clichés du stand Bugatti-Talbot de la maison Sagnier sont publiés et découvrent le cabriolet 57 Stelvio aux roues rudes laquées de noir ,caisse en deux tons , flasques recouvrant les roues arrières et probablement rouge et noire avec capote en coton blanc.

Ce cabriolet moteur N° 11 est équipé d'un pare-chocs simple lame en forme de parenthèse, à la différence du premier cabriolet, voiture moteur N° 6, sorti de la carrosserie le 24 janvier 1934, et qui sera utilisé par Friderich au rallye du Maroc en avril ,équipé d'un phare central et d'un pare-chocs à deux lames horizontales.



**L'article est ainsi libellé :**

**« Le grand constructeur de Molsheim, dont les Etablissements Sagnier sont les concessionnaires, expose un magnifique cabriolet sur châssis touriste 19 cv, 3 litres 300 à double arbre à cames .Une merveille de mécanique. Avec son dernier modèle cité, les performances effectuées à Monthléry, à 152 kilomètres 700 de moyenne, ont été réalisées avec le type de voiture livrée à la clientèle. »**

Il semble que cette première Bugatti 57 vendue sur le sol algérien ait été utilisée par Sagnier lui-même, et le nom du premier propriétaire algérois ne nous est pas connu, mais la plaque d'immatriculation originale a pu être identifiée : 5033 AL 13.

Un second cabriolet Stelvio, châssis 57129 est convoyé début novembre 1934 par Robert Aumaitre à Marseille pour le pilote Soulié, client de Sagnier et facturé 58.784 ff .Cette voiture est équipée de roues flasquées. Un troisième cabriolet 57, réalisation de Gangloff en 1937 pour un client de Tipaza qui le conservera jusqu'en 1950. Le soleil d'Algérie favorise la vente de voitures découvrables, neuves et en provenance de la métropole.

### **Seconde vie en Nouvelle Aquitaine et aux bords de Loire**

Le cabriolet revient en métropole au printemps 1947.

Le dernier propriétaire algérien l'avait acquis le 5 février 1947. Le 22 mai 1947, le véhicule est enregistré à la préfecture de la Vienne sous le numéro **3030 ZH4** au nom de **Norbert LLEDO**, Fruits et Primeurs, 1 rue Grandin à Châtellerault .

Il existe un Norbert Lledo originaire de Kolea à quarante kilomètre d'Alger. S'il est bien notre homme, il a sûrement ramené la Bugatti avec lui en quittant l'Algérie.

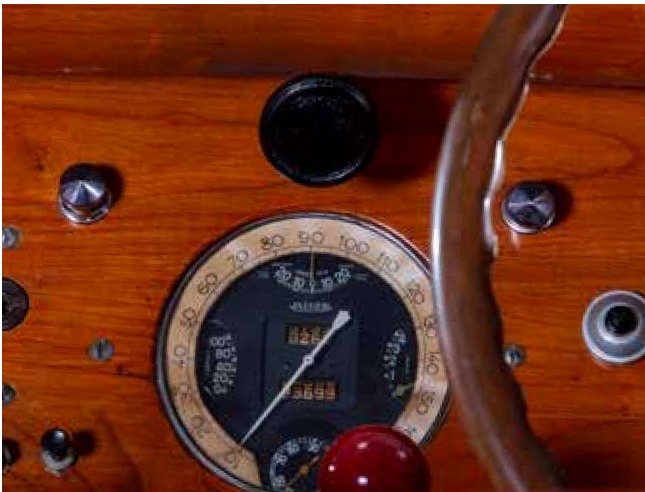
Un an plus tard, le 3 aout 1948, le cabriolet est revendu à un médecin du nom de Pierre MARIE domicilié dans le petit village de Saint Romain sur Vienne près Dangé.

### **Pierre MARIE (1910-1983)**

Le Dr F-Pierre Marie, né en 1910 à Briçon d'un père médecin major au 159 ème R.I et originaire de Tours.

Il se marie dans cette ville en été 1932 et soutient sa thèse en 1935. Il est un ancien interne des hôpitaux de Tours. Pierre Marie exerce d'abord avant-guerre dans le village de Thilouze près de Chinon ,puis à St Romain près Dangé et comme assistant à l'asile pour enfants Gatien de Clocheville à Tours dans lequel on inaugure entre 1947 et 1948 une unité moderne de 23 berceaux et d'un lactarium . P.Marie décède dans son petit village de Dangé en janvier 1983.

Le 2 décembre 1948, la Bugatti est acquise par Jean-Pierre CHEVALIER, dentiste, 17 rue Charles Gide à Poitiers.



## Georges METZ (1907-1973)

Georges Prosper Auguste Metz est né à Strasbourg le 27 septembre 1907.

Sa famille possède une fabrique de bougies dans la cité alsacienne, du nom de « Bougies X.A.METZ SA ».

Elle fut construite en 1890 par Xavier - Auguste Metz, le grand père de Georges.

Ce dernier fit ses études au collège de Strasbourg avec Jean Bugatti qui était de deux ans son cadet.

Ils resteront toujours amis.

En 1922, son père veut s'éloigner de l'entreprise familiale et trouve un travail similaire à Orléans, se portant acquéreur d'une usine de blanchissement de cire dit « cirerie » au lieu -dit « La Fougère » dans une forêt près du village d'Olivet.

L'entreprise portait le nom de « Ets CHALON- DESFORGES ». Georges Metz quitte l'usine. Il va s'occuper d'un garage dans la banlieue de Paris à Saint Ouen avant de retourner à Olivet se marier en décembre 1933 peu de temps avant la mort de son père. Il deviendra le directeur de l'usine jusqu'à son décès en février 1973.

Georges Metz possédera de nombreuses Bugatti, de sa Brescia acquise en 1929 à l'Atalante 57570, en passant par un roadster 55, un Type 46 et deux Type 49 dont une conservée jusque dans les années soixante.

Selon les souvenirs de son frère Pierre, toutes étaient des voitures d'occasion.

G.Metz conserve son cabriolet 57 pendant six ans, et le revend le 27 mars 1958 à Robert HABIB, domicilié à Aire sur Adour. La Bugatti reçoit la plaque **250 BM 40**.

## Robert HABIB (1924-1968)

Robert, Raphael, Moïse Habib, né en août 1924 à Neuilly sur Seine, est le fils d'un négociant d'origine turque, Jacques Habib, associé avec son frère Albert dans l'exploitation d'un fond de commerce de perles fines et pierres précieuses, dont le siège social est au 22-26 rue Lafayette à Paris.

Son enfance se déroule entre Neuilly et le 12 de l'avenue d'Eylau où les deux frères Habib ont installé leurs familles de trois enfants et une dizaine de domestiques. Robert est ainsi proche de son cousin, le cinéaste Ralph Habib (1912-1969) qui dirige l'Aéroclub du Cinéma à Paris dès 1946. En 1947 Robert poursuit son entraînement au sein du club. Ils passent ensuite au Club André Ager dont Robert devient le responsable de la commission des vols à moteur. En 1952, il est pilote au centre de vol à voile de Beynes dans les Yvelines. En 1954 au départ de cet aéroclub, R. Habib parcourt 500 km jusqu'à Portets en Gironde. Il participe sur Breguet 901 aux huit jours d'Angers réservés à cette discipline en 1959. Il fait alors déjà partie de l'Aéro Club d'Aire sur Adour. Il écrit de nombreux articles sur l'aviation en général dans la revue « Les Ailes » au début des années soixante. En 1967, il fait partie du

groupe d'études Georges Payre qui étudie un planeur à grande diffusion. Il commence l'étude mais décède dans un accident de voiture à Saint Cloud le 21 mars 1968.

Nous avons pu retrouver celui qui acheta la voiture à Habib vers 1960.

Gérard le Breton est un fringant collectionneur de 93 ans.

Il est né aux Sables d'Olonne le 13 février 1929, de parents originaires de Vendôme dans le Loir et Cher. La famille arrive dans les Landes au moment de l'exode.

Il bien voulu nous confier ses souvenirs liés à l'automobile :

*« Je suis né en 1929, mon père me destinait à la médecine, mais en cinquième année de faculté j'abandonnai pour me consacrer à ma vraie passion, pour une autre mécanique. Je serai d'abord mécanicien automobile, puis travaillerai au laboratoire « Clin - Byla » qui deviendra Sanofi. J'ai pris ma retraite le plus tôt possible afin de refaire de la mécanique.*

*Ma première Bugatti fut un type 40 torpédo GS, acheté au début des années cinquante. Il partait à la casse chez Guttierrez, ferrailleur de Mont de Marsan. La voiture n'était pas vilaine, j'ai roulé un peu et l'ai revendue trois semaines plus tard sans l'avoir mise à mon nom, car je manquais d'argent à cette époque.*

*La seconde fut un Ventoux première série, acheté à un médecin de Haubourget dans les Hautes Pyrénées. Il marchait mal, le mécanicien local l'avait révisé sans succès. Il fallait revoir encore le calage de la distribution. Je l'ai peu gardé et pas mis à mon nom. Je l'ai revu ensuite à l'hôtel du Commerce d'Aire sur Adour, tenu par Mr Habib. Il y avait eu une inondation et la Bugatti avait de l'eau jusqu'aux marchepieds. La caisse était de couleur grise verte métallisée.*

*Le troisième fut le cabriolet 57. Je ne l'ai pas trouvée, on me l'a apportée !*

*Un samedi soir, vers minuit, un type qui pouvait encore être Habib, coule une bielle sur sa Bugatti en traversant Mont de Marsan. Seul le dancing « le Midou » était ouvert à une heure si tardive. Le gars partait travailler à Paris chez Dassault. On me téléphona de la boîte de nuit car on savait mon intérêt et mes compétences pour ce genre de véhicule. L'affaire s'est conclue au bar. Je lui achetai la voiture pour la somme conséquente de 30.000 ff. En échange je lui fournissais aussi une autre voiture pour rallier la capitale.*

*Je m'occupais de la restauration mécanique. Le moteur fut refait à neuf, je trouvais à Paris un jeu de pistons neufs d'époque. Le rectifieur de Mont de Marsan m'a déconseillé de rechemiser les cylindres. Je changeais les soupapes ainsi que les pignons de distribution. Je révisais l'embrayage et la boîte. Le pont était en bon état. La caisse aux ailes noires et découpe bordeaux était très bien conservée. L'intérieur en cuir fut changé car il était abîmé. La sellerie en cuir Connolly fut confiée à l'atelier Dargelos de Mont de Marsan. La capote était de couleur noire, et les roues gris métal ne furent jamais chromées.*





*A cette époque, personne ne voulait de Bugatti car elle consommait trop et avait la réputation d'une bête à chagrin. Mais mon cabriolet 57 n'est jamais tombé en panne. Je ne l'utilisais pas pour de longs trajets. Quelque cent kilomètres pour me rendre au bord de la mer. La voiture provoquait des attroupements lors des arrêts et certains badauds se permettaient même de s'asseoir à son bord.*

*J'ai acheté toutes les voitures qui me faisaient plaisir, et agrandis mon garage plusieurs fois.*

*Un Mr Lucas, qui était très gentil voulut absolument que je lui vende ma Bugatti. Je lui ai fait essayer « Je suis un ancien pilote automobile me dit-il, j'ai essayé toutes les Bugatti 57 qui sont à vendre actuellement et aucune n'est réglée comme la vôtre, il me la faut. Il est revenu deux ou trois fois, et la dernière fois me dit qu'il resterait chez moi tant que je ne lui aurait pas vendue. Il est arrivé avec son épouse en camping car et s'est installé à l'orée de mon petit bois de pins .Ils sont restés une semaine, je les invitais pour le déjeuner. Enfin, je consentis à lui céder le cabriolet. »*

Le Bugatti Register publié par H.G.Conway en 1962 liste la Bugatti 57109 comme Cabriolet 2 portes quatre places, en indiquant les immatriculations 659 AF 45 et 250 BM 40 au nom de : « Gilbert (erreur il faut lire Gérard son frère) Le Breton, 1 bis Avenue du 34 ème R.I à Mont de Marsan. »

Le véhicule est mentionné comme ayant auparavant appartenu à Habib d'Aire sur Adour.

Depuis janvier 2000 la voiture est au sein de la collection J.Lucas à Cisse près de Poitiers.

### Jacques LUCAS (1921-2005)

La cabriolet Stelvio est immatriculé dans la Vienne sous le numéro 1397 TK 86 le 13 janvier 2000.

Jacques Lucas était un passionné de courses automobiles, et participa à de nombreux rallyes sur Aston Martin et courses de côtes en Berlinette et Monoplace Alpine, en écumanant tous les circuits de France et jusqu'en Belgique.

J.Lucas fait refaire peinture et intérieur.

Les travaux de carrosserie sont confiés à un atelier de Poitiers qui mets à blanc la carrosserie avant de repeindre la caisse en restant dans les coloris antérieurs. Lucas installe de grands avertisseurs chromés et des phares longue portée. La sellerie est aussi confiée à un artisan local pour être refaite à neuf ainsi que les moquettes.

La Bugatti n'est utilisée que pour des sorties et rallyes locaux , et au décès de son propriétaire en novembre 2005, l'auto est remise dans de bonnes conditions de stockage.







## L'ANALYSE DU VÉHICULE

L'examen du Cabriolet dans les locaux de la maison Osenat en novembre 2022 montre un véhicule ayant conservé la totalité de ses composants mécanique originales.

La carrosserie est en très bel état d'origine et les boiseries ne semblent pas avoir subi de dommages. Les ailes avant sont plus enveloppantes que le dessin original vu sur la voiture à la Foire d'Alger en 1934, mais il était de bon ton de moderniser les lignes des véhicules à la fin des années trente.

La plaque châssis originale est gravée « 57109 19 cv Bas Rhin » et rivetée au tablier.

Le cadre original porte le numéro 7.

L'essieu avant, ne semble pas numéroté, mais il est du rare premier modèle en deux parties manchonnées. De nombreuses 57 de la première série sont retournées à l'usine pour recevoir un nouvel essieu en une partie. Le cabriolet 57109 a conservé cette rare spécificité des modèles 1934.

La patte arrière gauche du carter moteur porte le numéro 11. Le corps de la boîte de vitesse est numéroté 11.

Le pont arrière au rapport gravé 12X50, porte le numéro 11. Le tableau de bord est conforme au premier modèle équipé d'un grand compteur de vitesse Jaeger à fond noir gradué jusqu' à 170 km/h et comportant quatre petits indicateurs pour la contenance du réservoir, la température d'eau, la pression d'huile et l'ampèremètre.

Parmi les 25 cabriolets Stelvio réalisés par la carrosserie Bugatti en 1934, première année de leur production, seuls 9 ont survécu.

Le Cabriolet 57109, est le plus ancien conservé en collection, et sans doute l'un des rares qui possède toute sa mécanique originale ainsi que ses boiseries et sa carrosserie.

**Pierre-Yves LAUGIER**  
Historien - Expert pour la Maison Osenat

Chassis type 57 engine 11 was assembled at the factory in March 1934, as well as chassis with engines 9-10-12 and 14. On March 29, 1934, the factory invoice was issued to the account of the Bugatti agent in Algiers, Mr. Sagnier, for 58,265 ff.

On the same day, the sales register shows «57109/11. Sagnier Cabriolet. 29.3.34».

The Carrosserie Bugatti register notes «Cabriolet 57/11-31/3-57109/11».

The routing register indicates that Cabriolet 57109/11 was shipped by road to Sagnier on Thursday, March 29, 1934.

This means that the car was driven from Molsheim to Marseille by a factory worker before being shipped to Algiers.

The first Stelvio convertibles by Bugatti.

The Stelvio model is one of the three creations of the factory's design office, which for 1934 offered a unique range of four-seater vehicles in the form of a four-door Galibier saloon, a two-door Ventoux coach and a two-door Stelvio cabriolet.

The production of the Stelvio cabriolet began in January 1934 with the construction of the first cabriolet, car with engine N°6, temporary plate 57103.

The second cabriolet is our car 57109 with engine N° 11 completed at the end of March, then a third cabriolet 57128 with engine N°22 at the end of April, before the assembly of four new cabriolets in May, five in June, three in July, four in August, three in September and one per month from October to December 1934, that is to say a total of 25 Stelvio cabriolets by Bugatti in 1934.

In 1935, 16 more Stelvios were built by the Bugatti coachbuilder, and three more were built in 1936, before the Gangloff workshops in Colmar took over the production of the convertibles on type 57 chassis.

In 1934, the customer price for the Stelvio was 80,000ff, and in October 1935 85,000ff, 83,000ff for the Galibier saloon and 82,000ff for the Ventoux coach.

In the sun of the white city.

Exhibition at the 2nd Algiers Fair 1934.

The convertible 57109 should be in sight of the Algerian coast by March 30, 1934, and is eagerly awaited by the Bugatti dealer Sagnier in Algiers, as it will be exhibited at the Salon de l'Automobile held during the 11nd Algiers Fair from March 24 to April 9, 1934.

The garage Sagnier located at 58-60 street Michelet in Algiers is founded in March 1914. It is dealer Cottin-Desgouttes, Bugatti, then Talbot. At the death of Henri Sagnier on November 25, 1933, his widow takes the direction of the business with their only son Valentin.

Mrs Sagnier received the Governor General at length on her stand on the day of the inauguration.

The 14 April 1934 issue of the weekly magazine «L'Afrique du Nord Illustrée» contains a report on the Algiers Fair and the car show.

Two pictures of the Bugatti-Talbot stand of the Sagnier company are published and show the 57 Stelvio cabriolet with black-lacquered red wheels, two-tone body, flanges covering the rear wheels and probably red and black with a white cotton bonnet. This convertible engine N° 11 is equipped with a single blade bumper in the shape of a parenthesis, unlike the first convertible, engine car N° 6, which came out of the bodywork on 24 January 1934, and which will be used by Friderich in the Morocco rally in April, equipped with a central headlight and a bumper with two horizontal blades.

The article reads as follows:

«The great manufacturer from Molsheim, of which Etablissements Sagnier are the dealers, exhibits a magnificent cabriolet on a 19 hp, 3 litre 300 touring chassis with double camshafts, a mechanical marvel. With its latest model, the performances achieved at Monthléry, at an average of 152 km 700, were achieved with the type of car delivered to the customers.

It seems that this first Bugatti 57 sold on Algerian soil was used by Sagnier himself, and the name of the first Algerian owner is not known to us, but the original number plate could be identified: 5033 AL 13.

A second Stelvio cabriolet, chassis 57129, was sent by Robert Aumaitre to Marseille at the beginning of November 1934 for the driver Soulié, a Sagnier customer, and was invoiced at 58,784 ff. This car was equipped with flanged wheels. A third convertible 57, made by Gangloff in 1937 for a customer from Tipaza who kept it until 1950. The Algerian sun favours the sale of new convertible cars from the metropolis.

### **Second life in New Aquitaine and on the banks of the Loire**

The cabriolet returned to France in the spring of 1947.

The last Algerian owner had acquired it on 5 February 1947.

On 22 May 1947, the vehicle was registered at the Vienne prefecture under number 3030 ZH4 in the name of Norbert LLEDO, Fruits et Primeurs, 1 rue Grandin in Châtellerault.

There is a Norbert Lledo originating from Kolea, forty kilometres from Algiers. If he is indeed our man, he probably brought the Bugatti with him when he left Algeria.

A year later, on August 3, 1948, the cabriolet was sold to a doctor by the name of Pierre MARIE who lived in the small village of Saint Romain sur Vienne near Dangé.

### **Pierre MARIE (1910-1983)**

Dr F-Pierre Marie was born in 1910 in Briançon to a father who was a major doctor in the 159th Infantry Regiment and originally from Tours.

He married in this town in the summer of 1932 and defended his thesis in 1935. Before the war, Pierre Marie practised in the village of Thilouze near Chinon, then in St Romain près Dangé and as an assistant at the Gatien de Clocheville children's asylum in Tours, where a modern unit with 23 cots and a lactarium was

inaugurated between 1947 and 1948. P. Marie died in his small village of Dangé in January 1983.

On 2 December 1948, the Bugatti was purchased by Jean-Pierre CHEVALIER, a dentist, 17 rue Charles Gide in Poitiers.

### **Pierre Jean CHEVALIER (1913- 1999)**

Pierre, Jean, Jacques, Michel Chevalier was born in Poitiers in November 1913, the son of a milliner and a salesman who were married in 1905 and separated in 1921. The mother brought up Jean and his elder sister Michèle with the help of her sisters who lived in the flat in the rue du Chaudron d'Or. Jean lived there until at least 1931.

He married in Poitiers in October 1944 and took over Marcelle Tessier's dental practice at 17 rue Charles Gide. Divorced for the first time in 1958, he was soon divorced for a second time in 1968. J. Chevalier practised until 1975. He died in Poitiers in May 1999.

On 24 June 1952, the car left the South West for the Orléans region.

It is registered under number 659 AF 45 in the name of Georges METZ, factory manager, at «la Fougère» in the commune of Olivet.

### **Georges METZ (1907-1973)**

Georges Prosper Auguste Metz was born in Strasbourg on 27 September 1907.

His family owned a candle factory in the Alsatian city, called «Bougies X.A.METZ SA».

It was built in 1890 by Xavier - Auguste Metz, Georges' grandfather.

The latter studied at the college in Strasbourg with Jean Bugatti, who was two years his junior.

They were to remain lifelong friends.

In 1922, his father wanted to move away from the family business and found a similar job in Orléans. He bought a wax whitening factory called «La Fougère» in a forest near the village of Olivet.

The company was called «Ets CHALON- DESFORGES».

Georges Metz left the factory. He went to run a garage in the Paris suburb of Saint Ouen before returning to Olivet to get married in December 1933 shortly before his father's death.

He became the factory manager until his death in February 1973.

Georges Metz owned many Bugattis, from his Brescia acquired in 1929 to the Atalante 57570, including a 55 roadster, a Type 46 and two Type 49s, one of which he kept until the 1960s.

According to the memories of his brother Pierre, all were second-hand cars.

G.Metz kept his 57 cabriolet for six years, and sold it on 27 March 1958 to Robert HABIB, living in Aire sur Adour.

The Bugatti was given the plate 250 BM 40.

### **Robert HABIB (1924-1968)**

Robert, Raphael, Moise Habib, born in August 1924 in Neuilly sur Seine, was the son of a merchant of Turkish origin, Jacques

Habib, associated with his brother Albert in the exploitation of a business of fine pearls and precious stones, whose head office was at 22-26 rue Lafayette in Paris.

His childhood took place between Neuilly and 12 Avenue d'Eylau, where the two Habib brothers had set up their families of three children and a dozen servants. Robert was close to his cousin, the filmmaker Ralph Habib (1912-1969), who ran the Aéroclub du Cinéma in Paris from 1946 onwards, and in 1947 Robert continued his training with the club. They then moved on to the André Ager Club, where Robert became the head of the motor flight committee. In 1952, he became a pilot at the Beynes gliding centre in the Yvelines. In 1954, from this flying club, R.Habib flew 500 km to Portets in Gironde. He took part in the eight days of Angers reserved for this discipline in 1959 on a Breguet 901. He was then already a member of the Aire sur Adour Aero Club. He wrote many articles on aviation in general in the magazine «Les Ailes» in the early sixties. In 1967, he was part of the Georges Payre study group which was studying a wide-body glider. He started the study but died in a car accident in Saint Cloud on 21 March 1968.

We were able to find the person who bought the car from Habib around 1960.

Gérard le Breton is a dashing 93 year old collector.

He was born in Les Sables d'Olonne on 13 February 1929, to parents from Vendôme in the Loir et Cher region. The family arrived in the Landes at the time of the exodus.

He was kind enough to share his memories of the car with us: «I was born in 1929, my father intended me to study medicine, but in my fifth year of university I gave up to devote myself to my real passion, for another kind of mechanics.

I started out as a car mechanic, then worked at the «Clin - Byla» laboratory, which later became Sanofi. I retired as soon as possible in order to work as a mechanic again.

My first Bugatti was a type 40 torpedo GS, bought in the early fifties. It was being scrapped by Guttierrez, a scrap dealer in Mont de Marsan. The car was not bad, I drove it a little and sold it three weeks later without having put it in my name, as I was short of money at that time.

The second was a Ventoux first series, bought from a doctor in Haubourget in the Hautes Pyrénées. It was not working well, the local mechanic had revised it without success. The timing had to be revised again. I did not keep it and did not put it in my name.

I saw it again at the Hotel du Commerce in Aire sur Adour, run by Mr Habib. There had been a flood and the Bugatti had water up to the running boards. The body was grey-green metallic.

The third was the 57 cabriolet. I didn't find it, it was brought to me!

One Saturday night, around midnight, a guy who could still be Habib, sank a connecting rod on his Bugatti while driving through Mont de Marsan. Only the dance hall «le Midou» was open at such a late hour. The guy was going to work in Paris at Dassault. I was phoned from the nightclub because they knew of my interest and skills in this type of vehicle. The deal was

concluded in the bar. I bought him the car for the substantial sum of 30,000 ff. In exchange I also provided him with another car to drive to the capital.

I took care of the mechanical restoration. The engine was rebuilt, I found in Paris a set of new pistons of the time.

The rectifier in Mont de Marsan advised me against reworking the cylinders. I changed the valves and the timing gears. I revised the clutch and the gearbox. The axle was in good condition. The body with black wings and burgundy cut-out was very well preserved. The leather interior was changed because it was damaged. The Connolly leather upholstery was entrusted to the Dargelos workshop in Mont de Marsan. The bonnet was black, and the metal grey wheels were never chromed.

At that time, nobody wanted a Bugatti because it consumed too much fuel and had the reputation of a « beast of burden ». But my '57 cabriolet never broke down and I didn't use it for long journeys. I didn't use it for long journeys, just a few hundred kilometres to the seaside. The car caused crowds at stops and some onlookers even allowed themselves to sit in it.

I bought all the cars I wanted, and expanded my garage several times.

A Mr Lucas, who was very nice, wanted me to sell him my Bugatti. I had him try it out, «I am a former racing driver,» he said, «I have tried all the '57 Bugattis that are for sale and none of them are as well tuned as yours, I need it. He came back two or three times, and the last time he told me he would stay with me until I sold it to him. He arrived with his wife in a camper van and settled on the edge of my little pine forest, where they stayed for a week and I invited them for lunch. Finally, I agreed to give him the convertible.

The Bugatti Register published by H.G. Conway in 1962 lists Bugatti 57109 as a 2-door, 4-seat convertible, with registration numbers 659 AF 45 and 250 BM 40 in the name of: «Gilbert (mistake, it should read Gérard, his brother) Le Breton, 1 bis Avenue du 34 ème R.I à Mont de Marsan. The vehicle is mentioned as having previously belonged to Habib from Aire sur Adour.

Since January 2000 the car is in the J.Lucas collection in Cisse near Poitiers.

#### **Jacques LUCAS (1921-2005)**

The Stelvio convertible was registered in the Vienne under number 1397 TK 86 on 13 January 2000.

Jacques Lucas was a keen car racer, and took part in numerous rallies in Aston Martins and hill climbs in Berlinettes and Alpine Monoplaces, racing on all the circuits in France and even in Belgium.

J.Lucas had the paintwork and interior redone.

The bodywork was entrusted to a workshop in Poitiers who did the bodywork before repainting it in the previous colours. Lucas installs large chrome horns and long-range headlights. The upholstery was also entrusted to a local craftsman to be redone as well as the carpets.



The Bugatti is only used for local rallies and outings, and after the death of its owner in November 2005, the car is stored in good condition.

#### **Analysis of the vehicle :**

Examination of the Cabriolet at Osenat in November 2022 shows a vehicle that has retained all its original mechanical components.

The bodywork is in very good original condition and the woodwork does not appear to have suffered any damage. The front wings are more wraparound than the original design seen on the car at the Algiers Fair in 1934, but it was fashionable to modernise the lines of vehicles in the late 1930s.

The original chassis plate is engraved «57109 19 hp Bas Rhin» and riveted to the apron.

The original frame has the number 7.

The front axle does not appear to be numbered, but it is of the rare first model in two sleeved sections. Many 57s of the first series were returned to the factory to receive a new one-piece axle. Convertible 57109 has retained this rare 1934 model specificity.

The rear left-hand lug of the engine casing bears the number 11.

The gearbox body is numbered 11.

The rear axle with engraved gear 12X50 is numbered 11.

The dashboard is as per the first model with a large black-backed Jaeger speedometer graduated up to 170 km/h and with four small indicators for tank capacity, water temperature, oil pressure and ammeter.

Of the 25 Stelvio cabriolets built by the Bugatti coachbuilders in 1934, the first year of production, only 9 have survived.

Cabriolet 57109 is the oldest surviving car in collection, and probably one of the few that still has all its original mechanical parts, woodwork and bodywork.