


CLASSIC DRIVER



1939 Bugatti Type 57

Lot sold	USD 1 604 880 - 1 961 520 EUR 1 350 000 - 1 650 000 (listed)	Drive	LHD
Year of manufacture	1939	Condition	Used
Chassis number	57836	Location	
Number of seats	2	Fuel type	Petrol
Drivetrain	2wd	Exterior colour	Other
Lot number	279	Engine number	93C

Description

One of the very last pre-war Bugattis produced before the outbreak of WWII, only 45 708 kilometers from new,

1939 Bugatti Type 57C Stelvio Cabriolet

Coachwork by Gangloff

Chassis no. 57836

Engine no. 93C

At the end of May 1939, G. Gros Lambert, owner of Garage Carnot in Besançon, ordered a drophead coupé Stelvio type 57C from the Bugatti factory. Chassis 57836/93C arrived at carrosserie Gangloff on June 8th 1939. The body was completed on July 24th for the sum of 30 000 francs. The drophead was delivered at Garage Carnot for Georges Gros Lambert, on July 28th 1939. The invoice amounted to 108.000 francs. No cars were delivered by the factory between July 8th and 28th 1939, for the obvious reason of summer holidays. This Bugatti Stelvio is one of the last two completed by Gangloff before the war was declared : 57834/103C and 57836/93C came out of the Colmar workshop in July 1939. It was the last Stelvio sold before the war. In May 1940 the last type 57C Gangloff drophead coupé, chassis 57805, was built and kept by the factory during the war.

Georges Gros Lambert was the owner of Grand Garage Carnot , at 10-18 avenue Carnot in Besançon. He was a stockist agent for Bugatti and covered the Doubs, Jura and Haute-Saône departments.

Georges Gros Lambert 1881-1958.

This industrialist was born in Besançon on December 21st 1881 into a watchmaker's family. G. Gros Lambert first specialised in the production of tools, he owned « ateliers de constructions

mécaniques » (workshop for mechanical constructions) at 23 rue de Vesoul, offering « machines spéciales et outillage de précision » (special machines and precision tools) under the commercial name « Précision ». The offices, shops and demonstration workshop were in Paris, at 61 avenue de la République. He also sold dynamos, coils... G. Gros Lambert's private home was his father's detached house in rue Nicolas Bruant in Besançon. It was soon equipped with centrally heated garages, workshop and gas pump to stock the personal cars of this car enthusiast industrialist. The first Bugatti bought by G. Gros Lambert was a type 44, delivered in 1930 by local Bugatti dealer of the time, Emile Perriolat. In August 1934 he acquired the all new type 57 Ventoux that he would keep for three years. At the same period, Gros Lambert took a new activity by taking a Bugatti agency dealing for the whole region. He based this new activity at « Grand Garage Central », 16 Avenue Carnot. A more modern garage was to be built at the same location in 1952. One of his two sons took over the activity as an Opel and Panhard dealership. From 1934 to 1939, no less than ten Bugatti type 57 were ordered by Garage Carnot, to meet the demand of industrialists and prominent citizens of the region. The last car, 'our' Gangloff blower drophead 57836, was ordered by G. Gros Lambert for his personal use. The car was registered at the address of the Parisian offices at 61 Avenue de la République, under plate number 7186 RM 7 in July 1939. During the war, according to family recollection, the car was supposedly hidden in one of G. Gros Lambert's factories, one of which in Saône-et-Loire at Épinac-les-Mines, was producing parachutes and gas masks. At the end of the conflict, our Besançon enthusiast entered his beautiful 57C in one of the first Rallye de Franche-Comté in September 1949. The photo in the catalogue was taken on this occasion and the proud 27 year old young man standing next to the vehicle is no other than artist and designer Paul Bouvot, from Salins-les-Bains.

After G. Gros Lambert's passing, his widow sold the Bugatti to one of his friends and clients, Pierre Sironi. He was also a native of Besançon, born in 1912 and the owner of the company « Éts Croméclair-Pistolux » whose offices were in Paris, 16 rue Clovis-Hugues and factories at Noisy-le-Grand, rue du 26 août 1944. He specialised in pneumatic pistols, cellulose and synthetic varnish sprayers for cars, bikes, pieces of furniture, radiators... P. Sironi prided himself on having painted the ocean liner France. He registered the 57C drophead at his Parisian office address, 16 rue Clovis-Hugues. The car was registered in the new registration system under Georges Gros Lambert's name at his address, 61 avenue de la République, with plate number 6431 FZ 75, on May 7th 1957. The change to Pierre Sironi's name on the carte grise is dated June 9th 1957. According to Christian Gros Lambert's memory, grandson of the industrialist from Besançon, an engine breakdown of the vehicle stopped P. Sironi on his first drive from Besançon to Paris. Mrs Sironi could remember travels to Chamonix during the winters of 1958 and 1959... It is quite possible the car was used a few times before the final breakdown.

The mechanicals remained dismantled for a long time and the car would never really drive again. Nevertheless, it seems that it was repaired before being sold. On a nice day in 1969, looking for a Delage D8S he could not find, young Alain Galopin, drove through a small village in the Oise department when he noticed through the open gate of a mansion... half the grille of a Bugatti 57 in a garage at the bottom of the park. He got in touch with the owner, M. Sironi, and the deal was sealed under the control of his wife who appeared to be in charge of the couple's finances.

The beautiful 57C was repainted in a less than flattering red by Sironi. In 1977, the car entered finally A. Galopin's collection who entrusts its restoration to the Établissements André Lecoq in Saint-Ouen. The original ivory colour was found on some parts of the bodywork and the Bugatti regained its original livery. The mechanisms were serviced by M. Sochon, appointed mechanic of the restorer.

When bought by A. Galopin the odometer read circa 30.000 km. It shows today a genuine 47.000 km! Three or four years after the sale, the Delage D8S of his dreams was offered to A. Galopin in exchange of his drophead 57C. He declined the offer having promised the vendor's family never to sell the car and also after having tested both vehicles on the road ! From 1978 on, the new owner used his proud drophead coupé regularly on few and rare chosen occasions. He was a faithful attendant at the Festivals Bugatti in Molsheim every year in September. The former race department chief mechanic Robert Aumaitre, he met at one of the Maurice Trintignant Jubilees in Carpentras in May 1982, was often his privileged passenger.

He would give precious pieces of advice to the young Bugattiste... like the one suggesting to change to fourth gear as soon as possible over 60 km/h : « Take top gear, there's a blower ». Indeed the engine flexibility allows it and the engine would respond instantly with no lag time. The only fault with this method, was that consumption jumped to 24,5 litres. The two big 50 litres tanks were then very useful. On the highway, this grande routière finds its pace at 150-160 km/h then up to 180 km/h and shows modern cars that a Bugatti is still competitive. Lockheed brakes are very efficient to stop the drophead coupé weighing 1,700 kg. Let's not forget that the 57C engine is of the same type as the one which won the Le Mans 24 Hours, on June 17th 1939, which is also the birthday of Alain Galopin !

Inspection of the vehicle confirms its history as a vehicle having been bearly used :

On the left side of the 57C dashboard, one finds a very rare Jaeger Chronoflight with a white background. It is visible on the photos taken at the time of the discovery of the car. Exclusivity of the brand, first reserved on airplanes, it became fashionable on most desirable sports car dashboards in the thirties, like Bugatti's Atlantic.

The dashboard is of the six dial type 57C model.

The tachymeter was never connected : The vendor's family states that Ettore Bugatti put it like that because G. Gros Lambert usually mistook km/h with rpm !

Henri Novo unsuccessfully tried to convince A. Galopin to make it functional. So you have to drive by the sound...

Numbers found on the vehicle :

The original chassis plate is stamped 57836/ 19CV.

The engine carries number 57836 / C 93.

The blower, in accordance with the last types carries number 104. The total number of type 57C engines is 110 units.

The front axle is engraved 93.

The pig skin leather interior is completely original and in good condition.

Brake and clutch pedals carry an EB logo... barely worn !

The vehicle shows on each side, at the bottom of the doors, the Gangloff coachwork plate.

As a conclusion :

This drophead coupé, chassis number 57836, type 57C model exhibited at the October 1938 Paris Motorshow at the Grand Palais is the last sold by Bugatti at the eve of WWII.

The workshop of coachbuilder Gangloff, rue Stanislas in Colmar, only delivered 40 type 57C chassis between 1937 and 1939, to make 4 seat Stelvio drophead coupé. Production of this model was exclusive and very limited as were all products of this Alsatian coachbuilder. Bodies are made according to different designs, of which this one is the most accomplished, the last model year 1939. The car has had only three owners from 1939 to 2017.

The first owner only drove around 30 000 km, the war preventing further use one month after delivery and later the vehicle was only used on rare occasions by G. Gros Lambert until his death in 1957.

Alain Galopin who owned the car for forty years, only added 15,000 km to the odometer.

To this day, the car has not yet reached 50,000 km !

This beautiful 57C drophead coupé looks as though it just left coachbuilder Gangloff's workshop. Its original ivory colour gives it a sleeker silhouette, thinner and lighter than most cars of the same period.

It is one of the fastest thoroughbreds from Molsheim and one of the most desirable.

Please note if you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 or bids@bonhams.com at least 24-hours in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.

Bugatti Type 57C Stelvio Cabriolet 1939

Châssis 57836 moteur 93C

- *Exemplaire en majorité d'origine
- *Une des dernières Bugatti d'avant-guerre à sortir d'usine
- *Recherchée version à compresseur
- *Très probablement 47,000 kms d'origine
- *Le cabriolet Bugatti idéal

A la fin du mois de mai 1939, G. Gros Lambert, propriétaire du garage Carnot à Besançon, commande à l'usine Bugatti un type 57C cabriolet Stelvio.

Le châssis 57836/93C est porté à la carrosserie Gangloff le 8 juin 1939.

La caisse est terminée pour le 24 juillet et facturée 30.000 ff.

Le Cabriolet est livré au Garage Carnot , pour Gros Lambert, le 28 juillet 1939.

Il est facturé 108.000 ff .

Il n'y a pas de véhicule livré par l'Usine entre le 8 et le 28 juillet 1939, pour cause évidente de congés payés.

Cette Bugatti Stelvio est l'une des deux dernière assemblées par Gangloff avant la déclaration de guerre : 57834 / 103C et 57836/93C sortent de l'atelier de Colmar en juillet 1939.

Elle est le dernier Stelvio vendu avant la guerre.

En mai 1940 sera construit un dernier cabriolet type 57C Gangloff, châssis 57805 , conservé par l'Usine durant la guerre.

Georges GROSLAMBERT est le propriétaire du « Grand Garage Carnot », sis au 10-18 avenue Carnot à Besançon.

Il est agent Stockiste Bugatti et couvre les départements du Doubs, du Jura et de la Haute Saône.

Georges Gros Lambert 1881-1958.

Cet industriel est né à Besançon le 21 décembre 1881 d'un père horloger.

G .Gros Lambert se spécialise d'abord dans la fabrication d'outils, il possède des « ateliers de constructions mécaniques » au 23 rue de Vesoul, proposant « machines spéciales et outillage de précision » sous la raison sociale « PRECISION ».

Les bureaux, magasins et ateliers de démonstration se trouvent à Paris au 61 Avenue de la République.

Il fournissait également à la vente : dynamos, bobinages...

Le domicile privé de G . Gros Lambert était la villa paternelle située rue Nicolas Bruant à Besançon.

Elle sera bientôt équipée de garages avec chauffage central , atelier, et pompe à essence, pour recevoir les automobile personnelles de cet industriel fou de voitures.

La première Bugatti acquise par G. Gros Lambert est un type 44, livré en 1930 par le concessionnaire Bugatti local de l'époque ,Emile Perriollat.

En août 1934 il acquiert une toute nouvelle type 57 Ventoux qu'il conservera trois ans.

A la même période, Gros Lambert ajoute une nouvelle casquette à ses activités en reprenant le panonceau Bugatti, comme agent stockiste pour toute la région.

Il installe cette nouvelle activité au « Grand Garage Central » 16 Avenue Carnot.

Un garage plus moderne sera reconstruit à cet emplacement en 1952.Un de ses deux fils y continuera l'activité automobile en tant que concessionnaire Opel et Panhard.

De 1934 à 1939, pas moins de dix Bugatti type 57 seront commandées par le Garage Carnot, pour satisfaire la demande des industriels et notables de la région.

La dernière voiture, notre cabriolet 57836 Gangloff à compresseur sera commandée pour usage personnel de G.Gros Lambert.

La voiture est immatriculée neuve à l'adresse de ses bureaux parisiens au 61 Avenue de la République, sous le numéro minéralogique 7186 RM 7 en juillet 1939.

Durant la guerre, selon les souvenirs familiaux, la voiture a pu être cachée dans l'une des usines appartenant à G .Gros Lambert dont l'une située en Saône et Loire à Epinac les Mines, fabriquait parachutes et masques à gaz.

Au sortir de conflit, notre amateur bisontin engage sa belle 57C dans l'un des premiers Rallye de Franche Comté en septembre 1949.

La photo qui illustre le catalogue fut prise à cette occasion, et le jeune homme de 27 ans qui pose

fièrement à côté du véhicule n'est autre que l'artiste et designer Paul Bouvot, originaire de Salins les Bains.

Au décès de G. Gros Lambert, sa veuve vend la Bugatti à l'un de ses amis et clients, Pierre SIRONI. Celui-ci, également originaire de Besançon, né en 1912, est propriétaire de la société « Ets CROMECLAIR-PISTOLUX » dont les bureaux sont à Paris au 16 rue Clovis-Hugues et les usines à Noisy le Grand rue du 26 août 44.

Il est spécialisé dans les pistolets pneumatiques, pulvérisateurs pour vernis cellulose et synthétiques à usage automobile, vélos, meubles, radiateurs....

P. Sironi se vantait d'être à l'origine des travaux de peinture réalisés sur le paquebot France. Il immatricule le cabriolet 57C à l'adresse de ses bureaux parisiens au 16 rue Clovis-Hugues. La Bugatti avait été enregistrée dans le nouveau système minéralogique, au nom de Georges Gros Lambert, à son adresse du 61 Avenue de la République, avec la plaque 6431 FZ 75, le 7 mai 1957. Le changement de carte grise au nom de Pierre Sironi est en date du 9 juin 1957. Selon les souvenirs de Christian Gros Lambert, le petit fils de l'industriel bisontin, P. Sironi lors de son premier trajet de Besançon à Paris, une panne moteur immobilise le véhicule.

Mme Sironi se souvenait de voyages à Chamonix lors des hivers 1958 et 1959...il est possible que la voiture ait quand même servi quelque temps avant la panne fatale.

La mécanique sera démontée pour longtemps et l'auto ne roulera plus vraiment.

Il semble néanmoins qu'elle fut remise en état avant la revente :

Un beau jour de 1969, cherchant à acquérir une Delage D8S qu'il ne trouvera pas, le jeune Alain Galopin, traverse un petit village de l'Oise et remarque par le portail ouvert d'une maison de maître...la moitié d'une calandre de Bugatti 57 dans un garage au fond du parc.

Contact pris avec le propriétaire, Mr Sironi, l'affaire est réalisée sous le contrôle de l'épouse de ce dernier qui semblait gérer les finances.

La belle 57C avait été repeinte par Sironi dans un rouge assez peu flatteur.

En 1977, la voiture entre enfin dans la collection d'A. Galopin qui confie aux Etablissements André Lecoq à Saint Ouen, le soin de la restauration.

La couleur d'origine ivoire est découverte sur des éléments de carrosserie et la Bugatti retrouve sa robe originelle.

La mécanique est révisée par Mr Sochon, mécanicien attiré du restaurateur.

Lors de son achat par A. Galopin le compteur affichait environ 30.000 km.

Il indique à ce jour 47.000 km réels !

Trois ou quatre ans après son achat, A. Galopin se voit proposer la Delage D8S de ses rêves, en échange de son cabriolet 57C. Il décline l'offre ayant promis à la famille des vendeurs de ne jamais céder le véhicule, et aussi après avoir testé sur route les deux modèles !

A partir de 1978, le nouveau propriétaire utilise régulièrement mais à de rares occasions choisies, son fier cabriolet.

Il est un fidèle de Festivals Bugatti à Molsheim en septembre de chaque année.

L'ancien mécanicien en chef du service Course, Robert Aumaitre, rencontré lors du Jubilé Maurice Trintignant à Carpentras en mai 1982, sera souvent son passager privilégié.

Il distillera de précieux conseils d'utilisation au jeune bugattiste...comme celui de passer le plus rapidement possible, dès 60km/h, la quatrième : « Passe la grande, il y a le compresseur » .

En effet la souplesse du moteur autorisait cette manœuvre, et la mécanique répondait instantanément sans aucun temps mort. Seule contrepartie à cette méthode, la consommation qui frôle les 245 litres. Les deux grands réservoirs de 50 litres montrent alors toute leur utilité.

Sur autoroute, cette grande routière trouve sa vitesse de croisière à 150-160km/h et les pointes à 180 montrent aux voitures modernes que la Bugatti reste d'actualité. Les freins Lockheed sont d'une bonne efficacité pour arrêter le cabriolet dont le poids à vide approche les 1700 kg.

N'oublions pas que le moteur 57C est du modèle vainqueur des 24H du Mans, le 17 juin 1939, qui est aussi le jour de la naissance d'Alain Galopin !

L'inspection du véhicule confirme l'historique d'un véhicule ayant très peu roulé :
Sur le coté gauche du tableau de bord ,du modèle 57C,se trouve un rarissime Chronoflight Jaeger sur fond blanc. Il est bien visible sur les photos lors de la découverte de la voiture.

Exclusivité de cette maison, d'abord réservé aux avions, dans les années trente il s'imposera sur les tableaux de bord des plus belles automobiles de sport, dont les Bugatti Atlantic.

Le tableau de bord est du modèle 57C à six cadrans.

Le compte tour n'a jamais été branché :

La famille du vendeur avait confié qu'Ettore Bugatti l'avait voulu ainsi car G.Gros Lambert avait tendance à confondre les tours minute et la vitesse !

Henri Novo essaya sans succès de convaincre A.Galopin de mettre en fonction l'instrument.

La conduite se fait donc à l'oreille.

Les numéros relevés sur le véhicule :

La plaque châssis d'origine est gravée 57836/ 19CV.

Le moteur porte le numéro 57836 / C 93.

Le compresseur, conforme et du dernier modèle, porte le numéro 104.Le nombre de moteurs de type 57C est au total de 110 unités.

L'essieu avant est gravé 93.

L'intérieur en cuir porc est entièrement d'origine et en bel état.

Les pédales de frein et d'embrayage portent le logo EB ...à peine usé !

Le véhicule possède de chaque côté, en bas des portes ,la plaque du carrossier Gangloff.

En conclusion :

Ce cabriolet , châssis 57836, du type 57C modèle présenté au salon d'octobre1938 ,est le dernier vendu par Bugatti à la veille de la guerre .

L'atelier du carrossier Gangloff, rue Stanislas à Colmar ,se fait livrer seulement 40 châssis type 57C de 1937 à 1939,pour réalisation de cabriolets 4 places Stelvio. La production de ce modèle est exclusive et limitée comme toute réalisation du carrossier alsacien.

Les caisses sont dessinées selon plusieurs profils, dont celui du cabriolet présenté aujourd'hui est le plus achevé, le dernier du modèle 1939.

La voiture n'eut que trois propriétaires de 1939 à 2017.

Le premier acquéreur ne roula que 30.000 km environ, la guerre ayant empêché son usage normal un mois après la livraison ,et le véhicule ne fut utilisé ensuite que pour les grandes occasions par G. Gros Lambert jusqu'à son décès en 1957.

Alain Galopin qui posséda le véhicule pendant quarante ans, n'ajouta pas plus de 15.000 km au compteur.

La voiture n'a pas encore parcouru 50.000 km à ce jour !

Le beau cabriolet 57C semble sortir de la cour de l'atelier Gangloff.

Ses coloris d'origine ivoire lui confèrent une silhouette plus fine et plus légère que bien des voitures de cette période.

Il est l'un des plus rapide Pur Sang de Molsheim, et l'un des plus désirables.

Veillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com au moins 24 heures avant la vente. Veillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

Bonhams 1793

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

Title Mr

First name Jamie

Last name Knight

101 New Bond Street

London

W1S 1SR

United Kingdom

Phone +33-142611010

Fax +44-2074477401

<https://www.bonhams.com/auctions/26005/>

<https://www.classicdriver.com/en/car/bugatti/type-57/1939/730708>

© Classic Driver. All rights reserved.