

The artwork is a collage. At the top, a newspaper clipping from 'France-Soir' is visible, dated February 29, 1978, with a price of 20 francs. The headline reads 'Le coureur auto Fangio qui n'appare'. Below the newspaper, a large, stylized face is painted in a pop art style. The face has a pale, off-white complexion with dark, expressive brushstrokes for the eyes, nose, and mouth. The mouth is slightly open, showing dark, horizontal strokes. The face is framed by a thick, dark, irregular border. In the bottom right corner, the signature 'ALIN' is written in a white, cursive script. The background of the collage includes various colors and textures, including a yellow shape on the left and a blue shape on the right.

L'ATELIER UNIK
STREET ART GALLERY

CRAZY CAR

ALIN



SAINTE DÉVOTE

RASCASSE

MCINATEL

CASINO

XLVI^e GRAND PRIX DE REIMS
CHAMPIONNAT DU MONDE DES COCHES
VOITURES COURSE FORMULE 1

REIMS
3 JUILLET 1954

REIMS-GUEUX 7815m



A stylized, handwritten signature in black ink. The word 'ALIN' is written in a bold, expressive style. The 'A' is formed by a single continuous stroke that loops around the 'L'. The 'I' is a simple vertical line. The 'N' is formed by a horizontal stroke that loops back under the 'I'. The overall impression is one of fluidity and confidence.

Alin, né en 1970 dans le pittoresque sud de la France à La Ciotat, incarne l'esprit d'un artiste peintre autodidacte, constamment inspiré par ses aventures à travers le globe tout autant que par les racines profondes qui l'ancrent dans cette charmante ville ciotadenne. Si l'on devait choisir un mot pour le décrire, "liberté" serait sans doute le plus approprié. D'une curiosité insatiable, Alin explore toutes les facettes de la peinture, poussant les limites de son art dans des domaines aussi variés que la décoration d'intérieur et la création de décors de spectacles. Les défis l'attirent, et il trouve un réel plaisir à entremêler les techniques qu'il a patiemment acquises tout au long de sa carrière sur ses toiles. Alin affectionne tout particulièrement travailler sur des supports atypiques, et c'est ainsi qu'il se tourne vers la fibre synthétique, un médium qui lui permet d'engendrer des effets visuels à couper le souffle. En effet, une de ses marques de fabrique est de créer des œuvres où, sur un même tableau, le spectateur peut découvrir deux peintures complètement différentes, comme un jeu de perception et d'illusion. Dans son art, Alin s'inspire d'une citation d'Albert Einstein qui résonne profondément en lui : "La créativité, c'est l'intelligence qui s'amuse." Pour lui, l'art est un jeu, une source de joie, et il croit fermement que l'émotion naît de cette passion et de cette exploration sans fin. Ses toiles rayonnent de cette joie créative et de l'intelligence qui se dissimule dans chaque coup de pinceau, offrant aux spectateurs un aperçu de son monde où la liberté, l'expérimentation et le plaisir sont les pierres angulaires de son art.



A stylized, handwritten signature in black ink that reads "ALIN". The letters are bold and expressive, with a large, sweeping 'A' and a long, curved tail on the 'N'.

Alin, born in 1970 in the picturesque southern French town of La Ciotat, embodies the spirit of a self-taught painter, constantly inspired by his adventures across the globe as much as by the deep roots that anchor him in this charming Ciotadian town. If we had to choose one word to describe him, "freedom" would undoubtedly be the most appropriate. With an insatiable curiosity, Alin explores all facets of painting, pushing the boundaries of his art in fields as varied as interior design and the creation of stage sets. Challenges attract him, and he finds real pleasure in interweaving the techniques he has patiently acquired throughout his career onto his canvases. Alin is particularly fond of working on atypical supports, and so he turned to synthetic fiber, a medium that enables him to create breathtaking visual effects. Indeed, one of his trademarks is to create works where, on the same canvas, the viewer can discover two completely different paintings, like a game of perception and illusion. In his art, Alin draws inspiration from a quote by Albert Einstein that resonates deeply with him: "Creativity is intelligence having fun." For him, art is a game, a source of joy, and he firmly believes that emotion is born of this endless passion and exploration. His canvases radiate this creative joy and the intelligence hidden in every brushstroke, offering viewers a glimpse into his world where freedom, experimentation and fun are the cornerstones of his art.



LA GENÈSE

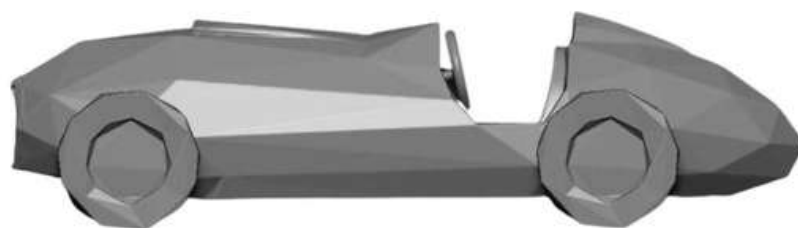
GENESIS

Dans l'ombre d'un atelier empreint de créativité, la Crazy Car se dévoile, une œuvre éblouissante en attente d'admirateurs. Telle une esquisse en trois dimensions, cette voiture incarne l'essence même de l'art automobile.

L'Atelier Unik convie Alin à plonger dans un nouveau défi monumental : donner vie à son art sur une oeuvre inédite, une voiture aux proportions quasi réelles. Une prouesse qui se dessine sur une sculpture en fibre de verre de 4 mètres 20 de long, où chaque ligne, chaque courbe, témoigne de l'élégance intemporelle de cette voiture vintage.

Cette œuvre d'art roulante dévoile un galbe majestueux, des formes qui évoquent l'origami, symboles d'une élégance singulière. La promesse qui émane de cette création est exceptionnelle, une invitation à la contemplation d'une symbiose entre l'art et l'automobile.

Après avoir inscrit son empreinte artistique dans le monde des deux-roues avec la Diamond Art GP, fruit d'une collaboration fructueuse avec l'Atelier Unik quelques mois auparavant, la galerie invite Alin à plonger dans l'univers passionnant de l'automobile. Un défi qui se profile à l'horizon, une aventure où l'art et la mécanique fusionnent pour créer une symphonie visuelle inédite. Un défi que l'artiste est prêt à relever, une nouvelle page blanche qui s'ouvre devant moi, appelant la naissance d'une œuvre d'art automobile qui transcendera le temps et l'espace.

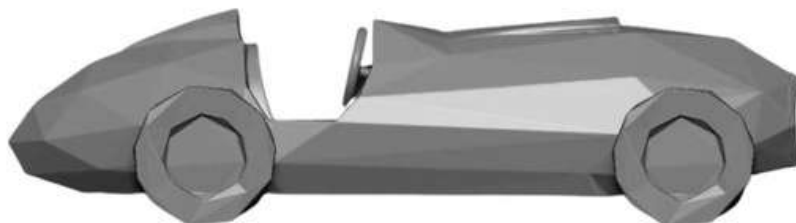


In the shadow of a workshop full of creativity, the Crazy Car is revealed, a dazzling work awaiting admirers. Like a three-dimensional sketch, this car embodies the very essence of automotive art.

Atelier Unik invites Alin to dive into a new monumental challenge: to bring his art to life on a unique work, a car with almost real proportions. A feat that is drawn on a 4.20 meter long fiberglass sculpture, where each line, each curve, testifies to the timeless elegance of this vintage car.

This rolling work of art reveals a majestic curve, shapes that evoke origami, symbols of a singular elegance. The promise that emanates from this creation is exceptional, an invitation to contemplate a symbiosis between art and the automobile.

After having left his artistic mark on the world of two-wheelers with the Diamond Art GP, the result of a fruitful collaboration with Atelier Unik a few months earlier, the gallery invites Alin to dive into the exciting world of the automobile. A challenge that looms on the horizon, an adventure where art and mechanics merge to create a unique visual symphony. A challenge that the artist is ready to take on, a new blank page that opens before me, calling for the birth of an automotive work of art that will transcend time and space.



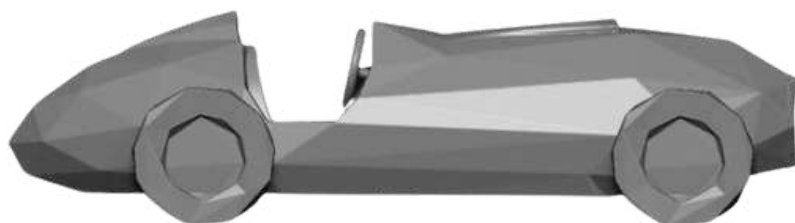
Au cœur de cette création artistique se dessine l'essence de l'héroïsme et du courage, tissée dans les fibres du passé et imprégnée d'une palette fusionnant Street Art, vintage, couleurs éclatantes et Pop Art.

L'inspiration germe de l'image emblématique des anciens pilotes, figures intrépides qui, dans l'éclat du Street Art, prennent vie avec une teinte rétro et des touches vives de Pop Art. La voiture elle-même, évoquant une époque révolue, ravive le souvenir de ces pilotes d'antan dont le courage extraordinaire défiait les limites au volant de bolides débridés.

Les racines de cette vision plongent dans le passé, rappelant les pilotes d'avion téméraires qui sillonnaient les cieux dans des carlingues dénuées de toute sécurité moderne. L'audace de ces héros, aussi bien sur terre que dans les airs, se matérialise dans cette œuvre, où chaque trait et chaque éclat de couleur révèlent le caractère téméraire et héroïque de l'époque.

Le spectre du courage se déploie, transcendant les époques pour s'ancrer dans le contexte spécifique du championnat du monde de 1950, le premier de la Formule 1. La vitesse fulgurante des voitures, le rugissement des moteurs, et le frisson de l'inconnu resurgissent, capturant l'essence même de cette période charnière de l'histoire automobile.

Dans ce tableau artistique, l'absence de sécurité, les pilotes bravant les éléments en chemisette à manches courtes, tout se dessine comme une fresque hallucinante d'une époque révolue. Ainsi, la toile prend vie pour exalter la bravoure, le défi, et l'héroïsme des pilotes d'une ère révolue, immortalisant leur audace intemporelle dans un éclat de couleurs et de formes qui transcende les frontières du temps.



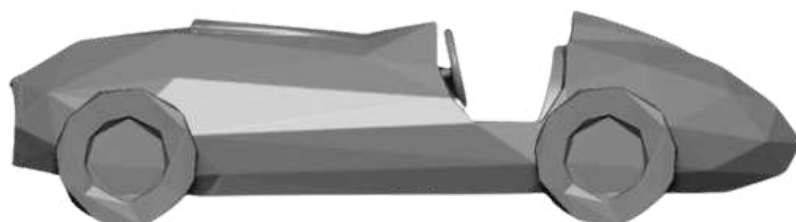
At the heart of this artistic creation is the essence of heroism and courage, woven into the fibers of the past and imbued with a palette that fuses Street Art, vintage, bright colors and Pop Art.

The inspiration germinates from the iconic image of old pilots, intrepid figures who, in the brilliance of Street Art, come to life with a retro tint and bright touches of Pop Art. The car itself, evoking a bygone era, revives the memory of these pilots of yesteryear whose extraordinary courage defied the limits at the wheel of unbridled racing cars.

The roots of this vision plunge into the past, recalling the reckless airplane pilots who crisscrossed the skies in fuselages devoid of any modern safety. The audacity of these heroes, both on land and in the air, is materialized in this work, where each stroke and each burst of color reveals the reckless and heroic character of the era.

The spectrum of courage unfolds, transcending eras to anchor itself in the specific context of the 1950 World Championship, the first of Formula 1. The blazing speed of the cars, the roar of the engines, and the thrill of the unknown resurface, capturing the very essence of this pivotal period in automotive history.

In this artistic tableau, the absence of security, the drivers braving the elements in short-sleeved shirts, everything is drawn like a hallucinatory fresco of a bygone era. Thus, the canvas comes to life to exalt the bravery, the challenge, and the heroism of the drivers of a bygone era, immortalizing their timeless audacity in a burst of colors and shapes that transcend the boundaries of time.



ALIN

L'OEUVRE D'ALIN
ALIN'S WORK





GIUSEPPE FARINA

Palmarès

Champion du Monde 1950

5 poles positions

20 podiums

5 victoires

SUPERSTARS

INA CHAMP
AT 44 YEARS
1950 WORLD CHAMP
FARINA IS THE 1ST WORLD CHAMP



The Roy
Grand

Incorporating
THE

ANCE

LE MANS
18 SEPTEMBRE 1966

ALBI
25 SEPTEMBRE 1966

nt dotés du

TINGO
"VITESSE"
accompli le
6 circuits

BRITISH
GRAND PRIX

Le visage victorieux du tout premier Championnat du monde de Formule 1 en 1950 prend vie sur le côté gauche de la voiture, immortalisé dans les pinceaux d'Alin sous le nom de Giuseppe Farina, surnommé affectueusement Nino Farina. C'est sa façon personnelle de rendre hommage à ce pionnier, à ce premier champion officiel de l'histoire du sport automobile, dont le nom résonne encore dans les annales de la course automobile.

Fils d'un carrossier Turinois, Farina défie les destinées toutes tracées pour embrasser une passion qui le mènera aux sommets du sport automobile. Ses premiers pas dans le monde des courses précèdent la Seconde Guerre mondiale, une époque où son destin et celui de l'automobile prennent une trajectoire commune.

À la suite de la guerre, Farina s'engage avec Alfa Romeo, parmi d'autres écuries, et écrit une page d'histoire mémorable lorsqu'il remporte le Grand Prix de Silverstone en 1950. Dans un duel palpitant, il se mesure à un autre géant de la course, le futur champion Juan Manuel Fangio, créant ainsi une rivalité légendaire.

Ce choix de placer Farina sur la toile de la Crazy Car n'est pas anodin. C'est un hommage vibrant à un homme qui a transcendé les limites de son époque pour devenir le premier champion de ce sport prestigieux. La voiture devient alors une toile vivante, témoignant de l'héritage et de la passion qui ont pavé la route vers la victoire pour des légendes telles que Nino Farina.

The victorious face of the very first Formula 1 World Championship in 1950 comes to life on the left side of the car, immortalized in Alin's brushes under the name of Giuseppe Farina, affectionately nicknamed Nino Farina. It is his personal way of paying tribute to this pioneer, this first official champion in the history of motorsport, whose name still resonates in the annals of motor racing.

The son of a Turin coachbuilder, Farina defied all predetermined destinies to embrace a passion that would take him to the heights of motorsport. His first steps in the world of racing preceded the Second World War, a time when his destiny and that of the automobile took a common trajectory.

Following the war, Farina signed with Alfa Romeo, among other teams, and made a memorable page of history when he won the 1950 Silverstone Grand Prix. In a thrilling duel, he pitted himself against another racing giant, future champion Juan Manuel Fangio, thus creating a legendary rivalry.

The choice to place Farina on the canvas of the Crazy Car is not insignificant. It is a vibrant tribute to a man who transcended the limits of his time to become the first champion of this prestigious sport. The car thus becomes a living canvas, testifying to the legacy and passion that paved the way to victory for legends such as Nino Farina.

INA CHAM
AT 44 YEARS

FARINA IS THE 1ST WORLD CHAMP
1950 W





JEAN-PIERRE WIMILLE

Pilote automobile d'avant
championnats du monde
Héros de guerre



L'ombre d'un héros méconnu plane sur la Crazy Car, capturant l'esprit d'un homme dont le nom pourrait échapper à certains, mais dont la grandeur résonne dans les cœurs des véritables passionnés de Formule 1.

Jean-Pierre Wimille, pilote français d'une époque révolue, se distingue non seulement par ses exploits sur la piste, mais surtout par son statut de véritable héros.

Les lettres majuscules qui scandent "HERO" sur la carrosserie ne sont pas là par hasard. En effet, Wimille, bien avant de conquérir les circuits, s'est illustré en tant que héros hors des limites tracées des courses automobiles. Au cours de la période sombre de la Seconde Guerre mondiale, lorsque les rugissements des moteurs s'étaient tus sur les circuits, Wimille, aux côtés de ses compatriotes Robert Benoist, tissait des liens clandestins au sein d'un réseau de Résistance dirigé par le pilote britannique Grover-Williams.

Ces hommes, de véritables héros de l'asphalte comme de la guerre, se battaient pour une cause plus grande que les virages serrés et les lignes droites. La gestapo, découvrant leur implication, les arrêta cruellement. Wimille, dans un acte de bravoure suprême, réussit à échapper à ses ravisseurs, mais le destin fut moins clément pour ses compagnons d'armes Benoist et Grover-Williams, qui sacrifièrent leur vie pour la cause.

Ainsi, le choix d'inscrire "HERO" en lettres imposantes sur la Crazy Car ne célèbre pas seulement un pilote talentueux, mais rend hommage à un homme qui, par son courage intrépide, a transcendé les limites du sport pour devenir un symbole de résistance et de détermination. La voiture devient alors un mémorial roulant, rappelant que certains champions se distinguent non seulement par leurs exploits sur la piste, mais aussi par leur héroïsme hors des circuits.

The shadow of an unsung hero looms over the Crazy Car, capturing the spirit of a man whose name may escape some, but whose greatness resonates in the hearts of true Formula 1 enthusiasts.

Jean-Pierre Wimille, a French driver from a bygone era, is distinguished not only by his exploits on the track, but above all by his status as a true hero.

The capital letters that spell out "HERO" on the bodywork are not there by chance. Indeed, Wimille, long before conquering the circuits, distinguished himself as a hero outside the marked limits of motor racing. During the dark period of the Second World War, when the roar of engines had fallen silent on the circuits, Wimille, alongside his compatriots Robert Benoist, forged clandestine links within a Resistance network led by the British driver Grover-Williams.

These men, true heroes of the asphalt as well as of war, fought for a cause greater than tight bends and straights. The Gestapo, discovering their involvement, cruelly arrested them. Wimille, in an act of supreme bravery, managed to escape his captors, but fate was less merciful for his comrades in arms Benoist and Grover-Williams, who sacrificed their lives for the cause.

Thus, the choice to inscribe "HERO" in imposing letters on the Crazy Car not only celebrates a talented driver, but pays tribute to a man who, through his intrepid courage, transcended the limits of sport to become a symbol of resistance and determination. The car thus becomes a rolling memorial, recalling that some champions distinguish themselves not only by their exploits on the track, but also by their heroism off the circuits.

La trame de cette histoire complexe et poignante tisse un lien profond avec l'essence même de la Crazy Car. Au-delà des lignes élégantes de la carrosserie, cette voiture devient une toile vivante racontant l'épopée de véritables héros, des hommes dont le courage exceptionnel s'est déployé aussi bien sur les circuits que sur les champs de bataille de la Résistance.

Jean-Pierre Wimille, un pilote d'exception, s'impose comme une figure emblématique de cette épopée héroïque. Avant même l'avènement du premier championnat du monde, Wimille collectionnait les victoires, écrivant sa propre légende sur les tracés du monde entier. Son nom résonnait comme une mélodie de victoires avant que le destin ne prenne un tournant tragique.

L'ombre de la mort plane sur Wimille lors d'un essai en Argentine, un moment qui transforme la piste en mémorial. Son geste héroïque, tentant d'éviter des spectateurs, devient le dernier acte d'une carrière illustre, et tragiquement, sa vie prend fin dans le fossé.

Les circonstances de sa disparition soulignent la fragilité de ces héros du bitume, prêts à tout pour défier la vitesse et transcender les limites de l'humain. La Crazy Car devient alors le vecteur de leur mémoire, de leur bravoure, et de leur sacrifice. Chaque ligne, chaque courbe, est imprégnée du souffle du courage qui animait ces hommes d'exception. La voiture devient une œuvre d'art en mouvement, une déclaration silencieuse que le courage des pilotes de cette époque, tels que Jean-Pierre Wimille, transcende le temps et trouve sa place dans l'éternité.

The plot of this complex and poignant story weaves a deep link with the very essence of the Crazy Car. Beyond the elegant lines of the bodywork, this car becomes a living canvas telling the epic of true heroes, men whose exceptional courage was displayed both on the circuits and on the battlefields of the Resistance.

Jean-Pierre Wimille, an exceptional driver, stands out as an emblematic figure of this heroic epic. Even before the advent of the first world championship, Wimille collected victories, writing his own legend on tracks around the world. His name resonated like a melody of victories before destiny took a tragic turn.

The shadow of death hovers over Wimille during a test in Argentina, a moment that transforms the track into a memorial. His heroic gesture, trying to avoid spectators, becomes the last act of an illustrious career, and tragically, his life ends in the ditch.

The circumstances of his disappearance highlight the fragility of these heroes of the asphalt, ready to do anything to defy speed and transcend the limits of humanity. The Crazy Car then becomes the vector of their memory, their bravery, and their sacrifice. Each line, each curve, is imbued with the breath of courage that animated these exceptional men. The car becomes a work of art in motion, a silent declaration that the courage of the drivers of this era, such as Jean-Pierre Wimille, transcends time and finds its place in eternity.

Un consensus unanime émerge parmi les contemporains : si la mort ne l'avait pas prématurément arraché, il aurait dominé le sport automobile de manière incontestée, gravant son nom parmi les légendes et, très probablement, accédant au titre convoité de champion du monde.

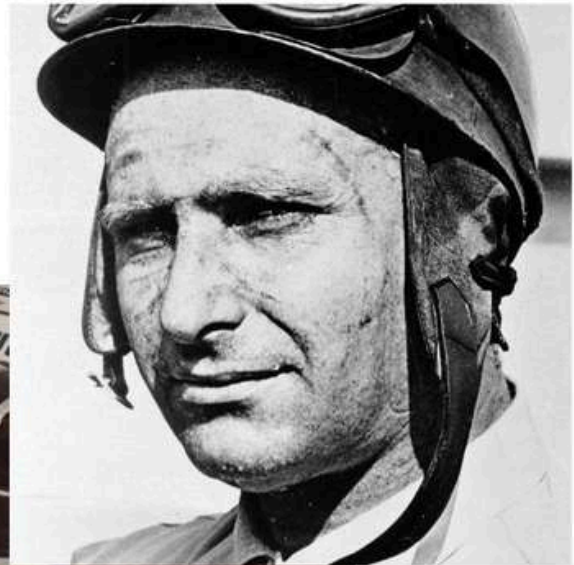
Sa présence symbolise la promesse interrompue, un potentiel débridé brisé par le destin. Les lignes de la voiture tracent ainsi une trajectoire imaginaire, une ligne d'arrivée virtuelle où Wimille aurait triomphé.





An unanimous consensus emerges among contemporaries: if death had not prematurely snatched him away, he would have dominated motorsport uncontestedly, etching his name among legends and, most likely, achieving the coveted title of world champion.

His presence symbolizes the interrupted promise, an unbridled potential shattered by destiny. The lines of the car thus trace an imaginary trajectory, a virtual finish line where Wimille would have triumphed.



JUAN MANUEL FANGIO

Palmarès

Champion du Monde

1951, 1954, 1955, 1956, 1957

29 poles positions

35 podiums

24 victoires



France-soir
Le coureur auto Fangio kidnappé à Cuba

SAMEDI
RE
DIMAN

LE
CU
DE LA
DE LA
ET DE

22

L'Atelier

L'histoire de la Crazy Car s'étoffe avec la présence emblématique de Juan Manuel Fangio, surnommé affectueusement El Maestro, une légende qui transcende les générations d'amateurs de sport automobile.

Fangio, incarne l'essence de la compétition, sa silhouette élégante et sa réputation légendaire gravées dans l'histoire de la Formule 1. Plus qu'un simple pilote, il est un maître, un virtuose des circuits qui a su captiver les esprits avec son talent exceptionnel.

Le fil conducteur de cette histoire mêle habilement Fangio et Wimille, deux grands noms dont les parcours se croisent de manière inattendue. La toile de la Crazy Car devient ainsi le support de cette narration, chaque courbe et chaque espace de la carrosserie racontant une histoire unique.

Dans ce récit, une note particulière résonne : l'admiration de Fangio pour Wimille, une admiration qui va au-delà des compétitions. Wimille, voyant en Fangio un talent prometteur, devient le mentor qui facilite l'entrée du jeune prodige argentin dans le monde exigeant des courses automobiles. Ainsi, la Crazy Car célèbre non seulement les exploits individuels de ces pilotes légendaires, mais aussi les liens qui unissent les maîtres et les disciples de la piste.

El Maestro et le héros méconnu, Fangio et Wimille, partagent l'espace sur la carrosserie comme une symphonie visuelle de respect et de reconnaissance. Les lignes de la voiture ne racontent pas seulement des victoires et des défaites, mais aussi des amitiés, des mentors, et des héritages qui perdurent au-delà des circuits et des époques.

The history of the Crazy Car is enriched by the emblematic presence of Juan Manuel Fangio, affectionately nicknamed El Maestro, a legend who transcends generations of motorsport fans.

Fangio embodies the essence of competition, his elegant silhouette and legendary reputation engraved in the history of Formula 1. More than just a driver, he is a master, a circuit virtuoso who has captivated minds with his exceptional talent.

The common thread of this story skillfully mixes Fangio and Wimille, two great names whose paths cross in an unexpected way. The canvas of the Crazy Car thus becomes the support of this narration, each curve and each space of the bodywork telling a unique story.

In this story, a particular note resonates: Fangio's admiration for Wimille, an admiration that goes beyond competitions. Wimille, seeing Fangio as a promising talent, becomes the mentor who facilitates the young Argentinian prodigy's entry into the demanding world of motor racing. In this way, the Crazy Car celebrates not only the individual achievements of these legendary drivers, but also the bonds that unite the masters and disciples of the track.

El Maestro and the unsung hero, Fangio and Wimille, share space on the bodywork as a visual symphony of respect and recognition. The lines of the car tell not only of victories and defeats, but also of friendships, mentors, and legacies that endure beyond circuits and eras.

Le coureur auto rangé...
R
DIN





L'histoire déjà fascinante de Juan Manuel Fangio prend une tournure des plus surprenantes avec un épisode digne d'un scénario de film. En explorant les méandres de son passé, vous avez découvert un article datant de février 1958 dans France Soir, révélant un incident extraordinaire survenu lors d'un Grand Prix à Cuba.

Fangio, alors au sommet de sa carrière, s'est retrouvé au cœur d'une intrigue impliquant une faction rebelle émergente dirigée par un certain Fidel Castro, alors méconnu. L'épisode, digne d'une trame dramatique, se déroule avec le kidnapping de Fangio dans son hôtel. L'intention derrière cet acte était de se faire un coup de publicité, de faire parler d'eux et de faire entendre leurs revendications.

Il est remarquable de constater que le ravisseur, qui deviendra plus tard une figure mondiale majeure, Fidel Castro, avait alors l'objectif de médiatiser son mouvement en enlevant le célèbre pilote de Formule 1. Ce geste spectaculaire, bien que sans demande de rançon, était destiné à attirer l'attention sur leurs revendications et à établir une présence dans le paysage politique cubain.

L'incident prend une dimension historique, transcendant le simple contexte sportif pour s'inscrire dans l'histoire politique de l'époque. La Vintage Formula One, avec la silhouette élégante de Fangio sur ses flancs, devient alors un témoin muet de cette page singulière de l'histoire, où le monde de la course automobile se mêle aux soubresauts de la politique et des luttes sociales.

Chaque détail de la voiture devient un fragment de cette chronique incroyable, soulignant que la vie de Fangio, tout comme sa carrière, était faite d'épisodes extraordinaires et de rencontres inattendues.

The already fascinating story of Juan Manuel Fangio takes a most surprising turn with an episode worthy of a movie script. While exploring the twists and turns of his past, you discovered an article from February 1958 in *France Soir*, revealing an extraordinary incident that occurred during a Grand Prix in Cuba.

Fangio, then at the height of his career, found himself at the heart of an intrigue involving an emerging rebel faction led by a certain Fidel Castro, then unknown. The episode, worthy of a dramatic plot, unfolds with the kidnapping of Fangio in his hotel. The intention behind this act was to gain publicity, to get people talking and to make their demands heard.

It is remarkable to note that the kidnapper, who would later become a major world figure, Fidel Castro, had the objective of publicizing his movement by kidnapping the famous Formula 1 driver. This spectacular gesture, although without a ransom demand, was intended to draw attention to their demands and establish a presence in the Cuban political landscape.

The incident takes on a historical dimension, transcending the simple sporting context to become part of the political history of the time. The Vintage Formula One, with Fangio's elegant silhouette on its sides, then becomes a silent witness to this singular page of history, where the world of motor racing mixes with the upheavals of politics and social struggles.

Every detail of the car becomes a fragment of this incredible chronicle, highlighting that Fangio's life, like his career, was made up of extraordinary episodes and unexpected encounters.

5 SUPERSTARS

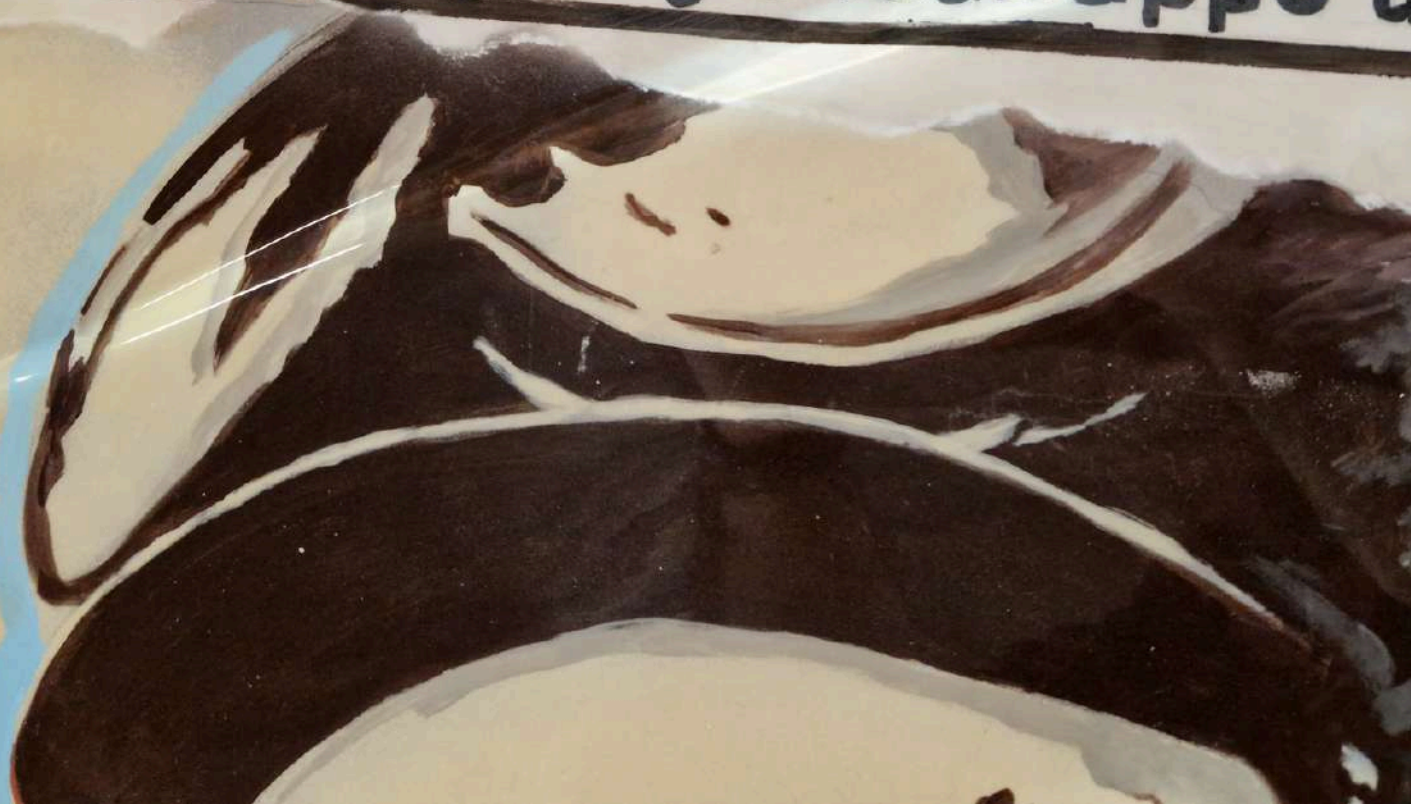
France-soir G X

LE SEUL QUOTIDIEN FRANÇAIS VENDANT PLUS D'UN MILLION

Mardi 25 février 1958 20 fr.

MACHINE À LAVER
FLANDRIA

Coureur auto Fangio kidnappé à



L'anecdote qui lie Juan Manuel Fangio et Fidel Castro dans un épisode aussi insolite qu'inattendu ajoute une touche singulière à la saga de la Crazy Car.

La rencontre ultérieure entre Fangio et Castro, après que ce dernier soit parvenu au pouvoir, souligne la remarquable absence de rancune de la part du pilote. Au contraire, il semblerait que Fangio ait pris cet événement avec une étonnante sérénité. Durant sa captivité, il a été traité avec respect par des fans inattendus, ayant même l'occasion de signer des autographes pour ses ravisseurs. L'ironie du sort a fait de cette expérience un chapitre unique dans la vie du légendaire coureur.

La citation mémorable de Fangio, déclarant que ce n'était "juste une aventure de plus," témoigne de son tempérament intrépide et de sa capacité à appréhender l'extraordinaire avec une remarquable tranquillité d'esprit. Cette attitude exceptionnelle s'inscrit comme une ligne conductrice de son parcours et, par extension, dans l'âme de la Crazy Car.

Ainsi, l'inscription de cette anecdote insolite sur la voiture sert non seulement d'hommage à Fangio en tant que coureur d'exception, mais aussi comme une célébration de sa philosophie face à l'imprévisible.



The anecdote that links Juan Manuel Fangio and Fidel Castro in an episode as unusual as it was unexpected adds a unique touch to the Crazy Car saga.

The subsequent meeting between Fangio and Castro, after the latter had come to power, highlights the remarkable absence of rancor on the part of the driver. On the contrary, it would seem that Fangio took this event with astonishing serenity. During his captivity, he was treated with respect by unexpected fans, even having the opportunity to sign autographs for his captors. The irony of fate made this experience a unique chapter in the life of the legendary driver.

Fangio's memorable quote, declaring that it was "just another adventure," testifies to his intrepid temperament and his ability to apprehend the extraordinary with remarkable peace of mind. This exceptional attitude is a guiding principle of his career and, by extension, in the soul of the Crazy Car.

Thus, the inscription of this unusual anecdote on the car serves not only as a tribute to Fangio as an exceptional driver, but also as a celebration of his philosophy in the face of the unpredictable.





LES AFFICHES

THE POSTERS



PRIX de FRANCE

ROUEN
10 JUILLET 1966
MONTLHERY
11 SEPTEMBRE 1966

LE MANS
18 SEPTEMBRE 1966
ALBI
25 SEPTEMBRE 1966

sont dotés du

TROPHÉE
MARTINI
"VITESSE"
attribué au pilote ayant accompli le
tour le plus rapide sur ces 6 circuits

INA CHAMPION
AT 44 YEARS
FARINA IS THE 1ST WORLD CHAMPION
1950



The Royal Automobile Club
Grand Prix
Incorporating
THE

BRITISH
GRAND PRIX
OFFICIAL PROGRAMME



MARTINI



L'ajout d'affiches d'époque des années 60*, provenant de la collection précieuse de Jean-François Rageys et généreusement transmise à sa fille Fanny, confère à la Crazy Car une dimension temporelle encore plus profonde. Ces affiches, fragments d'histoire soigneusement conservés, ajoutent une touche authentique et nostalgique à la voiture, révélant un patchwork visuel de l'âge d'or de la course automobile.

Le processus délicat de déchirer ces affiches, chargées de souvenirs et de récits, témoigne du respect envers ces trésors du passé. Chaque déchirure est une décision consciente, une action méticuleuse qui reconnaît la valeur de ces petits bouts d'histoire. L'ajout de ces affiches crée une symphonie visuelle où les époques se superposent, fusionnant les années 60 avec la réminiscence de l'âge d'or de la Formule 1.

La création d'une version trompe-l'œil de l'affiche du premier Grand Prix à Silverstone en 1950 est une démarche artistique inspirée. La minutie apportée pour la recréer à l'identique, avec une attention particulière aux détails, la fait revivre dans toute sa splendeur d'antan. Ainsi, la Vintage Formula One devient un véritable voyage dans le temps, où les répliques artistiques côtoient les reliques authentiques pour façonner une expérience visuelle qui transcende les frontières des décennies.

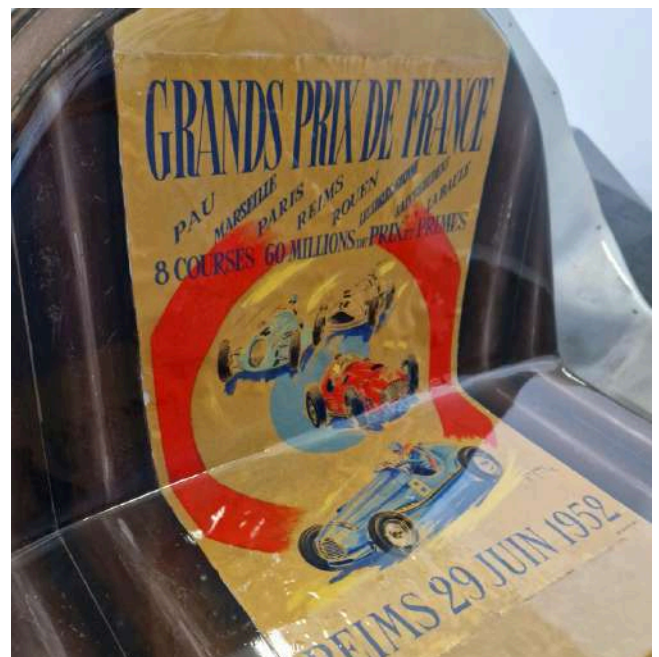
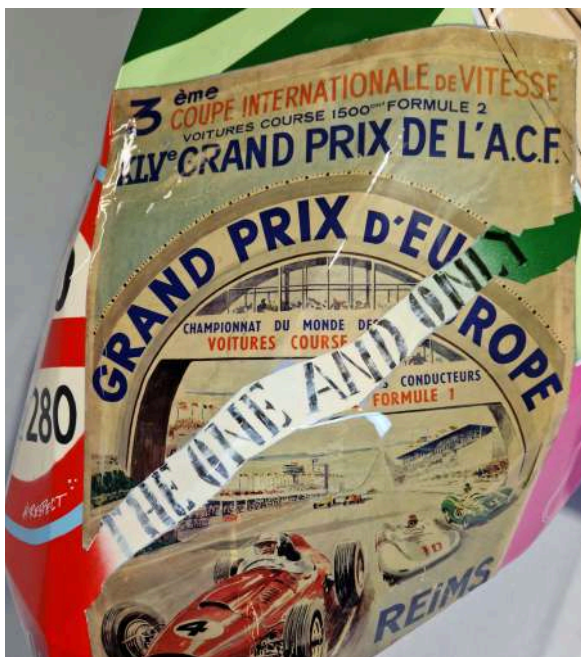
*constatées et authentifiées par huissier, en annexes

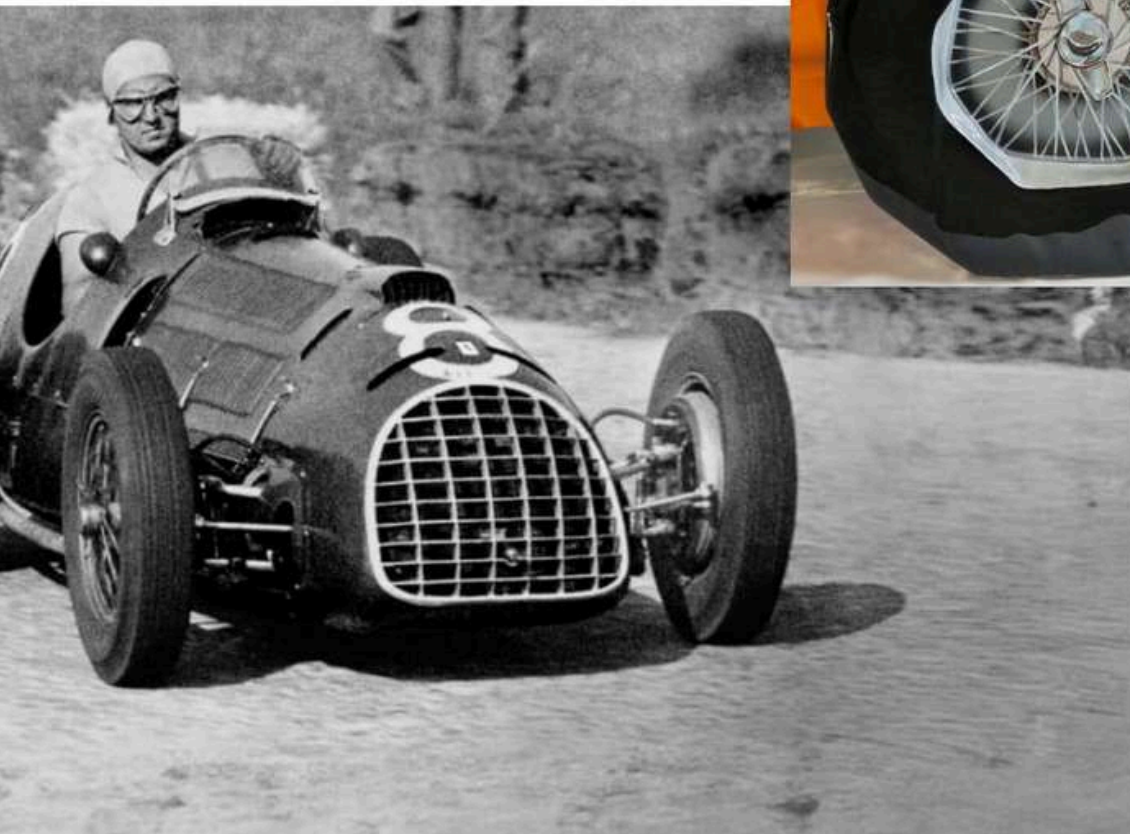
The addition of vintage posters from the 1960s*, from the precious collection of Jean-François Rageys and generously passed on to his daughter Fanny, gives the Crazy Car an even deeper temporal dimension. These posters, carefully preserved fragments of history, add an authentic and nostalgic touch to the car, revealing a visual patchwork of the golden age of motor racing.

The delicate process of tearing these posters, loaded with memories and stories, shows respect for these treasures of the past. Each tear is a conscious decision, a meticulous action that recognizes the value of these little pieces of history. The addition of these posters creates a visual symphony where eras overlap, merging the 1960s with the reminiscence of the golden age of Formula 1.

The creation of a trompe-l'oeil version of the poster of the first Grand Prix at Silverstone in 1950 is an inspired artistic approach. The meticulousness that goes into recreating it identically, with particular attention to detail, brings it back to life in all its former glory. In this way, the Vintage Formula One becomes a true journey through time, where artistic replicas rub shoulders with authentic relics to shape a visual experience that transcends the boundaries of decades.

- *recorded and authenticated by bailiff, in appendices





LES ROUES
THE WHEELS





La décision de débiter la création de la Crazy Car par les roues témoigne d'une approche artistique réfléchie et méticuleuse. La forme originale et quasi-origamique de la voiture présente un défi particulier pour la représentation de quelque chose d'assez arrondi, mais l'attention portée aux détails, notamment aux pneus, dévoile une dimension fascinante de cette œuvre.

Les pneus à crampons, tels que ceux utilisés dans les années 1950, ajoutent une touche d'authenticité à la voiture, rappelant une époque où les courses automobiles étaient à la fois audacieuses et techniquement primitives. Cependant, ce n'est pas simplement une évocation esthétique. La subtilité se trouve dans les crampons eux-mêmes, où sont inscrits les noms des sept grands prix de 1950 : Silverstone, Monaco, Indianapolis, Bremgarten, Spa-Francorchamps, Monza et Reims-Gueux.

Chacun de ces noms résonne comme un écho d'une époque révolue, où la Formule 1 prenait ses premiers pas vers la gloire mondiale. La voiture devient ainsi un hommage vivant à cette année charnière, 1950, où ces circuits mythiques étaient les théâtres de duels épiques et de victoires historiques.

Cette attention aux détails sur les roues devient le point focal d'une narration visuelle qui s'étend à travers toute la Vintage Formula One. Elle incarne l'esprit des débuts de la Formule 1, où l'essence du sport automobile était façonnée par des compétitions acharnées sur des circuits de renom.



The decision to begin the creation of the Crazy Car with the wheels is evidence of a thoughtful and meticulous artistic approach. The car's original, almost origamic shape presents a particular challenge in representing something quite rounded, but the attention to detail, particularly the tyres, reveals a fascinating dimension of this work.

The studded tyres, such as those used in the 1950s, add a touch of authenticity to the car, recalling an era when motor racing was both daring and technically primitive. However, this is not simply an aesthetic evocation. The subtlety lies in the studs themselves, which bear the names of the seven grands prix of 1950: Silverstone, Monaco, Indianapolis, Bremgarten, Spa-Francorchamps, Monza and Reims-Gueux.

Each of these names resonates like an echo of a bygone era, when Formula 1 was taking its first steps towards global glory. The car thus becomes a living tribute to that pivotal year, 1950, when these legendary circuits were the theatres of epic duels and historic victories.

This attention to detail on the wheels becomes the focal point of a visual narrative that extends throughout the Vintage Formula One. It embodies the spirit of the early days of Formula 1, when the essence of motorsport was shaped by fierce competition on renowned circuits.





LA PINUP
THE PINUP GIRL



INTERNATIONALE DE VITESSE
500 cm³ FORMULE 2
PRIX DE L'A.C.F.

EUROPE

120 km



L'ajout d'une pin-up à l'arrière de la Crazy Car, s'inspirant des illustrations que l'on retrouvait sur les avions américains pendant la Seconde Guerre mondiale, apporte une touche subtile de nostalgie et d'esthétique vintage. Cette décision artistique transcende la simple décoration pour capturer l'esprit de l'époque et évoquer les liens entre la course automobile et l'héroïsme.

Les pin-up sur les avions étaient bien plus qu'une décoration. Elles représentaient des symboles d'inspiration, de courage et d'esprit d'équipe pour les pilotes engagés dans les combats aériens. Transposer cet élément sur la Crazy Car crée une connexion visuelle et conceptuelle avec le monde des pilotes de l'aviation de guerre, ajoutant une dimension héroïque à l'univers des pilotes de course.

Cette pin-up devient ainsi un hommage à la fois à l'esthétique rétro et au courage des pilotes. Elle évoque l'époque où la vitesse et l'audace étaient les credo des héros, que ce soit dans le ciel ou sur la piste.



The addition of a pin-up girl on the back of the Crazy Car, inspired by the artwork found on American aircraft during World War II, brings a subtle touch of nostalgia and vintage aesthetics. This artistic decision transcends mere decoration to capture the spirit of the era and evokes the links between motor racing and heroism.

Pin-ups on aircraft were much more than decoration. They represented symbols of inspiration, courage and team spirit for pilots engaged in aerial combat. Transposing this element onto the Crazy Car creates a visual and conceptual connection with the world of wartime aviation pilots, adding a heroic dimension to the world of racing drivers.

This pin-up thus becomes an homage to both the retro aesthetic and the courage of pilots. It evokes the era when speed and audacity were the credo of heroes, whether in the sky or on the track.





LES COULEURS
THE COLORS





L'inclusion de l'anecdote sur le code couleur en fonction du pays d'origine des voitures pendant les premières années de la Formule 1 est une touche historique intéressante qui enrichit davantage le récit de la Crazy Car. Le fait que les couleurs étaient déterminées par la nationalité des équipes ajoute une dimension de fierté nationale et de tradition à l'univers de la course automobile.

Le choix de refléter ces codes couleurs sur la Crazy Car, en incorporant toutes les nuances associées à chaque pays qui a participé au premier championnat du Monde, crée une fresque visuelle captivante. Chaque couleur devient un symbole, un rappel de l'époque où les voitures en piste représentaient bien plus que des machines de compétition. Elles incarnaient l'identité nationale et la passion des ans pour leur équipe.

L'ajout des dessins des sept circuits du championnat du Monde de 1950 sur la Crazy Car est une touche artistique qui imprègne la voiture d'une profonde signification historique. Chacun de ces circuits représente un chapitre distinct dans l'histoire de la Formule 1, et leur incusion visuelle contribue à faire revivre l'atmosphère de cette première saison emblématique.





The inclusion of the anecdote about the cars being colour-coded by country of origin during the early years of Formula 1 is an interesting historical touch that further enriches the Crazy Car's story. The fact that the colours were determined by the nationality of the teams adds a dimension of national pride and tradition to the world of motor racing.

The choice to reflect these colour codes on the Crazy Car, incorporating all the nuances associated with each country that competed in the first World Championship, creates a captivating visual fresco. Each colour becomes a symbol, a reminder of the time when the cars on track were much more than just racing machines. They embodied national identity and the passion of the years for their team.

The addition of the designs of the seven circuits of the 1950 World Championship on the Crazy Car is an artistic touch that imbues the car with deep historical significance. Each of these circuits represents a distinct chapter in Formula 1 history, and their visual incursion helps bring the atmosphere of that iconic first season to life.





LE TIMBRE
THE STAMP





L'anecdote sur le premier grand prix de 1950 et l'absence de l'écurie Ferrari, qui a choisi de bouder l'événement estimant qu'il n'y avait pas assez d'argent à gagner, ajoute une dimension intrigante à l'histoire de la Crazy Car. C'est une petite note ironique dans l'histoire de la Formule 1, où le succès du premier grand prix a incité même les plus réticents à rejoindre la compétition.

Le choix de mettre en avant le Grand Prix de Monaco sur la voiture, avec un timbre de 1950 orné d'une voiture d'époque et du tampon Monte-Carlo, est une décision judicieuse. Monaco est un circuit mythique qui, même aujourd'hui, suscite l'admiration et l'enthousiasme de nombreux pilotes. Sa renommée et son tracé singulier en font l'une des courses les plus emblématiques de la Formule 1.

L'utilisation d'un timbre de 1950 ajoute une touche rétro authentique à la Crazy Car, soulignant l'importance historique de Monaco dans le monde de la course automobile. C'est un hommage visuel qui rappelle que la Formule 1, avec ses circuits légendaires, transcende les époques et continue de captiver les amateurs de sport automobile à travers le temps.

The anecdote about the first Grand Prix in 1950 and the absence of the Ferrari team, who chose to boycott the event because they felt there was not enough money to be made, adds an intriguing dimension to the story of the Crazy Car. It is a small ironic note in the history of Formula 1, where the success of the first Grand Prix encouraged even the most reluctant to join the competition.

The choice to highlight the Monaco Grand Prix on the car, with a 1950 stamp adorned with a vintage car and the Monte Carlo stamp, is a wise decision. Monaco is a legendary circuit that, even today, arouses the admiration and enthusiasm of many drivers. Its fame and unique layout make it one of the most iconic races in Formula 1.

The use of a 1950 stamp adds an authentic retro touch to the Crazy Car, highlighting Monaco's historical importance in the world of motor racing. It is a visual tribute that reminds us that Formula 1, with its legendary circuits, transcends eras and continues to captivate motorsport fans throughout time.





LE JOUR DES SEIGNEURS
LORD'S DAY



12 HEURES INTERNATIONALES
REIMS
5 JUILLET 1964
du monde des constructeurs





L'utilisation de l'expression "le jour des seigneurs" plutôt que "le jour du seigneur" pour décrire le jour des courses dans l'histoire de la Formule 1 est une décision artistique qui va au-delà de la simple syntaxe. L'origine de cette expression, attribuée à quelqu'un de l'époque, souligne une perspective particulière sur le rôle et la stature des pilotes de Formule 1.

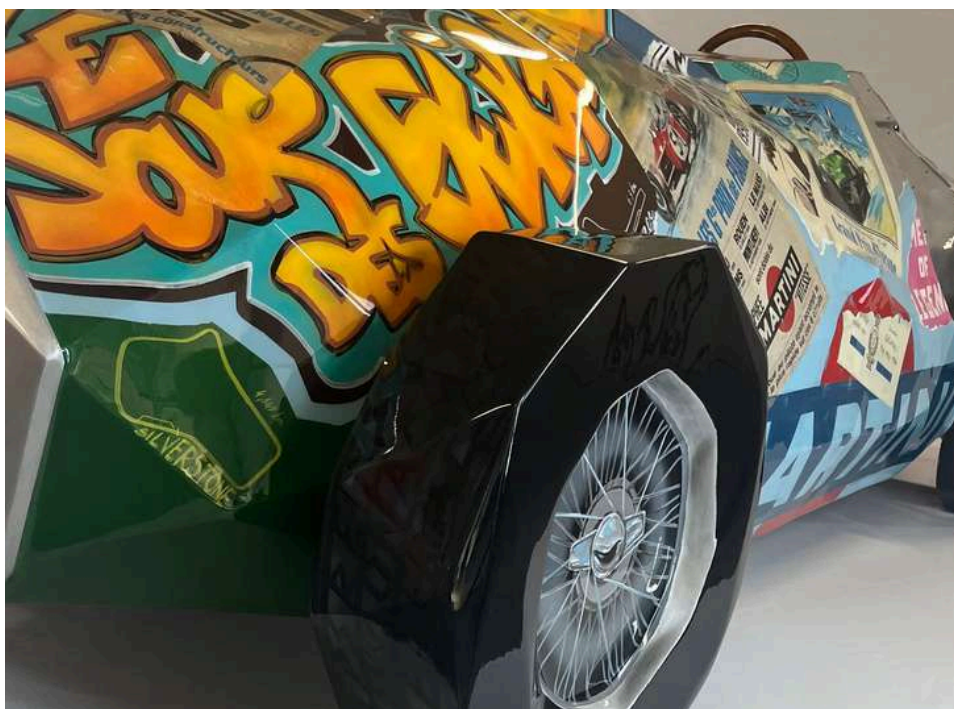
L'idée que les pilotes étaient perçus comme des seigneurs de la route, au-delà de leur statut de héros, évoque une image de noblesse et d'élégance associée à leur maîtrise des circuits. La référence au "jour des seigneurs" met en lumière la grandeur et la distinction de ces athlètes, soulignant qu'ils étaient non seulement des compétiteurs, mais aussi des figures éminentes de la route.

Le parallèle subtil entre le "jour du seigneur" traditionnellement associé au dimanche et le "jour des seigneurs" dans le contexte des courses automobile ajoute une dimension poétique à cette expression. En soulignant que tous les grands prix se déroulent le dimanche, la Crazy Car renforce l'idée que c'est véritablement un jour privilégié, réservé aux seigneurs de la route.

The use of the phrase "the Lords' Day" rather than "the Lord's Day" to describe the race day in Formula One history is an artistic decision that goes beyond mere syntax. The origin of the phrase, attributed to someone of the time, highlights a particular perspective on the role and stature of Formula One drivers.

The idea that drivers were seen as lords of the road, beyond their status as heroes, evokes an image of nobility and elegance associated with their mastery of the circuits. The reference to "the Lords' Day" highlights the grandeur and distinction of these athletes, emphasizing that they were not only competitors, but also eminent figures of the road.

The subtle parallel between the "Lord's Day" traditionally associated with Sunday and the "Lords' Day" in the context of motor racing adds a poetic dimension to this phrase. By emphasizing that all the Grand Prix take place on Sunday, the Crazy Car reinforces the idea that it is truly a privileged day, reserved for the lords of the road.





LE CHAMPAGNE

CHAMPAGNE



LOÏT &

XIV^e GRAND DRIVE

L'histoire fascinante de la tradition de la douche de champagne dans le sport automobile ajoute une touche pétillante à la riche narration de la Vintage Formula One. En 1950, Juan Manuel Fangio remporte le Grand Prix de Reims, marquant ainsi la première apparition du champagne en Formule 1 pour célébrer une victoire. Recevoir un Jéroboam de Moët et Chandon, bu dans les règles de l'art au goulot, souligne le raffinement de l'époque.

Cependant, la tradition emblématique de la douche de champagne que nous connaissons aujourd'hui n'a pris son essor qu'en 1966, lors des 24 Heures du Mans. À cette occasion, la victoire de Ford a été célébrée de manière inattendue lorsque le champagne, apporté pour les festivités, a été soumis à la chaleur, provoquant l'explosion du bouchon et aspergeant les spectateurs à proximité. C'est ainsi que naît accidentellement la tradition de la douche de champagne.



photo officielle de Dan Gurney, circuit du Mans, 1967



The fascinating history of the champagne shower tradition in motorsport adds a sparkling touch to the rich narrative of Vintage Formula One. In 1950, Juan Manuel Fangio won the Reims Grand Prix, marking the first time champagne was used in Formula 1 to celebrate a victory. Being presented with a Jeroboam of Moët et Chandon, drunk in the proper manner from the bottle, underscored the sophistication of the era.

However, the iconic champagne shower tradition we know today did not really take off until 1966, at the 24 Hours of Le Mans. On that occasion, Ford's victory was unexpectedly celebrated when the champagne, brought for the festivities, was subjected to heat, causing the cork to explode and spraying nearby spectators. Thus, the tradition of the champagne shower was accidentally born.



LE PANNEAU
THE SIGNBOARD

GRAND PRIX DE L'A.C.F.
CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS
VOITURES COURSE FORMULE 1

REIMS
3 JUILLET 1960

Noug

60

280

"EUX"

#RESPECT

THE BRAVE

3^{ème} COUPE INTERNATIONALE
VOITURES COURSE 1500^{cm} FORMULE 2
XIV^{ème} GRAND PRIX DE L'A.C.F.

GRAND PRIX D'EUROPE
CHAMPIONNAT DU MONDE DES
VOITURES COURSE
CONDUCTEURS FORMULE 1





L'intégration d'un panneau signalétique détourné sur la Crazy Car, pour illustrer la vitesse impressionnante des F1 des années 1950 par rapport aux limitations de vitesse actuelles, est une idée créative et pleine d'humour. Cela ajoute une dimension ludique à la voiture, en soulignant l'écart entre la performance exceptionnelle des voitures de course de cette époque et les contraintes de vitesse auxquelles les conducteurs ordinaires sont soumis aujourd'hui.

Ce panneau détourné devient ainsi un élément visuel qui incarne l'esprit audacieux et rapide de la Formule 1 des années 1950. Il invite les spectateurs à réfléchir sur l'évolution de la technologie et de la vitesse dans le monde de l'automobile, tout en apportant une touche d'humour et de clairvoyance à la Crazy Car.



The inclusion of a repurposed sign on the Crazy Car, to illustrate the impressive speed of 1950s F1 cars compared to today's speed limits, is a creative and humorous idea. It adds a playful dimension to the car, highlighting the gap between the exceptional performance of racing cars of that era and the speed constraints that ordinary drivers are subject to today.

This repurposed sign thus becomes a visual element that embodies the bold and fast spirit of 1950s Formula 1. It invites viewers to reflect on the evolution of technology and speed in the world of automobiles, while bringing a touch of humor and clairvoyance to the Crazy Car.



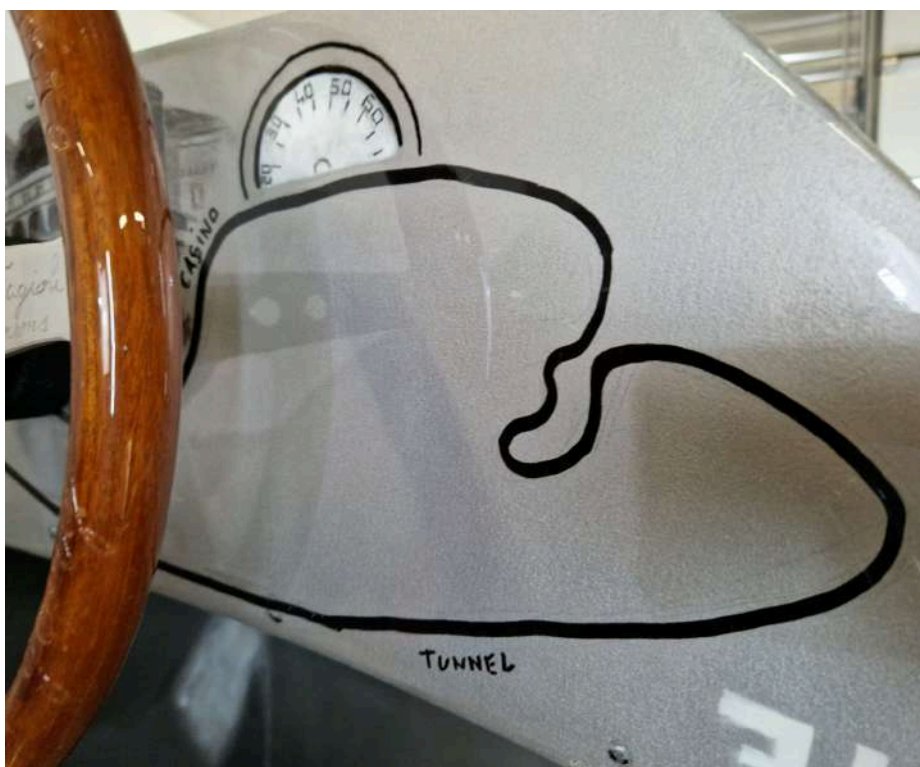
LE TABLEAU DE BORD

THE DASHBOARD



Le détail particulier sur le circuit de Monaco, avec l'ajout du dessin au crayon du palais princier, enrichit davantage la narration visuelle. Monaco, avec son tracé unique et ses éléments emblématiques tels que le palais princier, est un circuit légendaire et distinctif. L'inclusion de ce détail témoigne non seulement de l'aspect technique des courses, mais aussi de l'environnement et des lieux qui ont été des témoins de ces moments historiques.

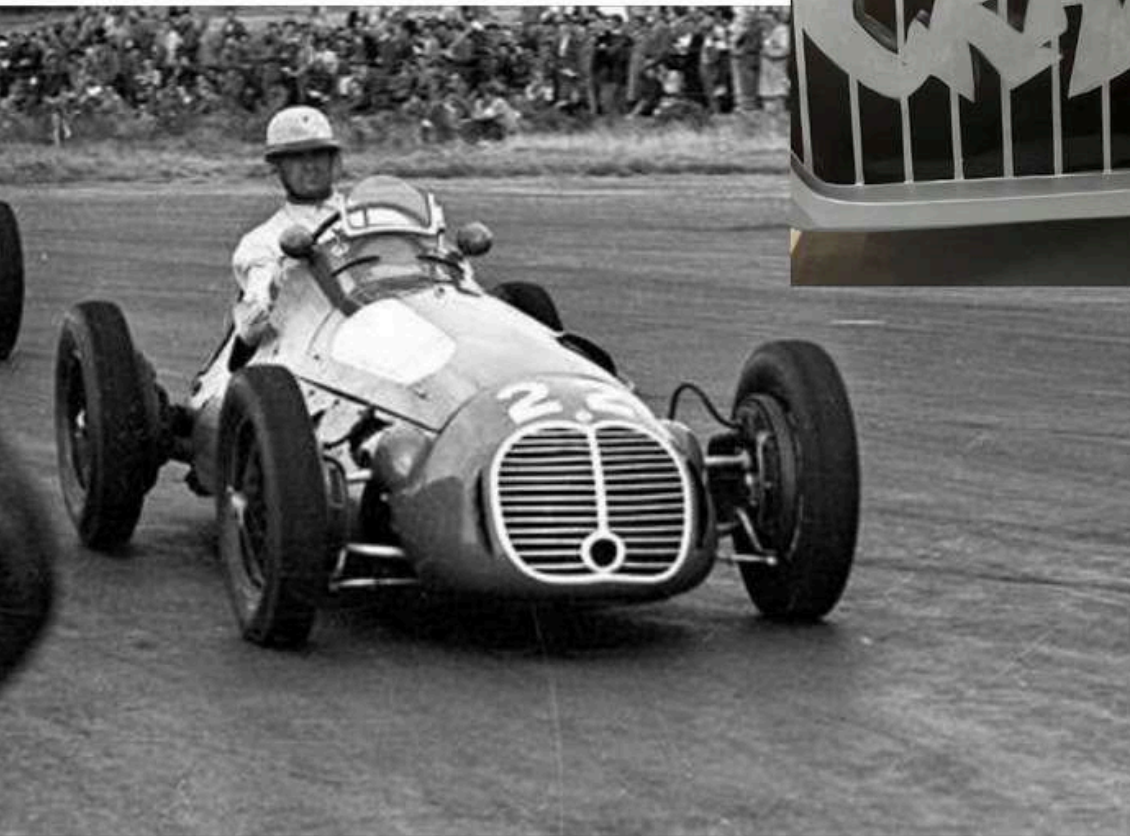
Chaque circuit, avec sa propre longueur, apporte une diversité visuelle à la Crazy Car, illustrant la variété des défis auxquels les pilotes étaient confrontés à l'époque. C'est une véritable galerie d'art mobile qui rend hommage aux tracés emblématiques et aux endroits qui ont façonné l'histoire de la Formule 1.





The special detail on the Monaco circuit, with the addition of the pencil drawing of the Prince's Palace, further enriches the visual narrative. Monaco, with its unique layout and iconic elements such as the Prince's Palace, is a legendary and distinctive circuit. The inclusion of this detail is a testament not only to the technical aspect of the races, but also to the environment and locations that witnessed these historic moments.

Each circuit, with its own length, brings visual diversity to the Crazy Car, illustrating the variety of challenges that drivers faced at the time. It is a true mobile art gallery that pays homage to the iconic tracks and locations that have shaped the history of Formula 1.



LA CALANDRE
THE GRILLE





L'ajout du mot "Crazy" peint sur la calandre avant de la Crazy Car, avec un effet de trompe-l'œil pour créer de la profondeur, est une décision artistique percutante et chargée de sens. Ce mot, choisi avec soin, devient un puissant résumé visuel de l'esprit audacieux et intrépide des pilotes de l'époque.

"Crazy", dans ce contexte, transcende la simple signification du mot pour devenir un hommage au courage exceptionnel des pilotes des années 1950. L'idée de folie évoque la témérité nécessaire pour piloter à des vitesses impressionnantes dans des voitures dépourvues des normes de sécurité modernes. C'est une déclaration visuelle qui souligne l'héroïsme intrépide qui caractérisait le sport automobile à ses débuts.

L'effet de trompe-l'œil ajoute une dimension artistique, créant une illusion de profondeur qui attire le regard et donne une intensité supplémentaire au mot "Crazy". C'est comme si le mot lui-même était en mouvement, reflétant la dynamique et la vitesse de l'époque.

The addition of the word “Crazy” painted on the front grille of the Crazy Car, with a trompe-l’oeil effect to create depth, is a powerful and meaningful artistic decision. This word, carefully chosen, becomes a powerful visual summary of the bold and intrepid spirit of the drivers of the time.

“Crazy”, in this context, transcends the simple meaning of the word to become a tribute to the exceptional courage of the drivers of the 1950s. The idea of madness evokes the recklessness required to drive at impressive speeds in cars lacking modern safety standards. It is a visual statement that underlines the intrepid heroism that characterized motorsport in its early days.

The trompe-l’oeil effect adds an artistic dimension, creating an illusion of depth that draws the eye and gives an additional intensity to the word “Crazy”. It is as if the word itself is in motion, reflecting the dynamics and speed of the time.





LES PLUS COURAGEUX
THE BRAVES OF THE BRAVEST



EX DE L'ACE
UNSE FORMULE 1
REIMS
5 JUILLET 1960

DEAR



1960

60

28

EX ↑

#REIMS

THE BRAVE
OF THE B



7,280 km

La phrase "The braves of the bravest" traduite en français par "les plus courageux des courageux" capture de manière poignante l'esprit et le caractère audacieux des pilotes de l'époque. Cette déclaration renforce l'idée que ces hommes étaient non seulement courageux, mais qu'ils incarnaient la quintessence du courage.

L'utilisation du terme "braves" souligne une forme particulière de courage, allant au-delà de la simple bravoure. C'est une bravoure intrépide, presque héroïque, qui caractérisait les pilotes de Formule 1 des années 1950. Le qualificatif "des courageux" renforce cette idée en mettant en lumière leur position exceptionnelle au sommet de l'échelle du courage.



The phrase "The braves of the bravest" poignantly captures the spirit and daring nature of the drivers of the time. This statement reinforces the idea that these men were not only brave, but that they embodied the epitome of courage.

The use of the term "braves" highlights a particular form of courage, beyond mere bravery. It was a fearless, almost heroic bravery that characterized the Formula 1 drivers of the 1950s. The adjective "the braves" reinforces this idea by highlighting their exceptional position at the top of the courage scale.



LE VOLANT
THE STEERING WHEEL



L'ajout de la citation "à vaincre sans péril en triomphe sans gloire" gravée sur la partie en bois du volant de la Crazy Car est un choix artistique remarquable. Cette citation de Pierre Corneille résume de manière poignante l'essence de l'histoire que vous avez souhaité raconter à travers cette œuvre. Elle évoque à la fois le courage et les risques pris par les pilotes de l'époque, ainsi que le caractère souvent intrépide de leurs exploits.

Cette citation est empreinte d'une profonde réflexion sur la notion de bravoure et de gloire. Elle rappelle que la véritable gloire provient souvent des défis relevés avec courage et détermination, même lorsque le péril est présent. C'est un rappel que les pilotes de Formule 1 des années 1950 étaient des héros dont la bravoure a été le catalyseur de leur gloire.

La gravure des noms des 22 pilotes qui ont marqué des points au championnat du monde de F1 en 1950 sur la partie métallique du volant ajoute une dimension historique à l'œuvre. C'est un hommage significatif à ces pilotes, y compris ceux qui sont moins connus du grand public. Cela témoigne de votre reconnaissance envers leur courage et leur contribution à l'histoire de la Formule 1. Chaque nom devient un maillon de la chaîne de l'héritage de ce sport, rappelant que la bravoure n'a pas de héros anonymes.

Ainsi, la Crazy Car devient une véritable œuvre d'art qui va au-delà de la simple représentation visuelle. Elle est une déclaration poignante sur le courage, la gloire et l'héritage des pilotes de Formule 1 des années 1950, une époque où les exploits audacieux étaient monnaie courante. Elle rend hommage à ces hommes intrépides, inscrivant leur nom dans la mémoire et l'histoire de la course automobile.

The addition of the quote "to conquer without peril in triumph without glory" engraved on the wooden part of the Crazy Car steering wheel is a remarkable artistic choice. This quote by Pierre Corneille poignantly sums up the essence of the story you wanted to tell through this work. It evokes both the courage and the risks taken by the drivers of the time, as well as the often intrepid nature of their exploits.

This quote is imbued with a deep reflection on the notion of bravery and glory. It reminds us that true glory often comes from challenges taken up with courage and determination, even when peril is present. It is a reminder that the Formula 1 drivers of the 1950s were heroes whose bravery was the catalyst for their glory.

Engraving the names of the 22 drivers who scored points in the 1950 F1 World Championship on the metal part of the steering wheel adds a historical dimension to the work. It is a meaningful tribute to these drivers, including those who are lesser known to the general public. It shows your appreciation for their courage and contribution to the history of Formula 1. Each name becomes a link in the chain of the sport's legacy, reminding us that bravery has no anonymous heroes.

In this way, the Crazy Car becomes a true work of art that goes beyond mere visual representation. It is a poignant statement about the courage, glory and legacy of the Formula 1 drivers of the 1950s, a time when daring exploits were commonplace. It pays tribute to these intrepid men, inscribing their names in the memory and history of motor racing.

TROPHÉE INTERNATIONAL
FRANCE-AMÉRIQUE



12 HEURES INTERNATIONALES

REIMS

5 JUILLET 1964

championnat du monde des constructeurs

CONSTAT D'HUISSIER
BAILIFF'S REPORT

Société Civile Professionnelle
Titulaire d'un Office de Commissaires de Justice
Patrick LAURE – Henri ALDEGUER
17, Avenue Vauban
83000 TOULON
Tél. : 04.94.92.22.90
contact@huissierstoulon.fr

PROCES VERBAL DE CONSTAT
SARL L'ATELIER UNIK

EXPEDITION



**COMMISSAIRES
DE JUSTICE**

CONSTAT DU 26 AVRIL 2023

L'AN DEUX MILLE VINGT TROIS ET LE VINGT SIX AVRIL

A LA REQUETE DE :

SARL, société à responsabilité limitée, l'Atelier Unik Street Art Gallery, immatriculée au RCS de FREJUS sous le numéro 509056057 dont le siège social est 114 avenue Mathias 83120 Sainte Maxime, représenté par son gérant, Franck MORTIZ domicilié audit siège.

LEQUEL NOUS REQUIERT

De constater les 7 affiches anciennes de course automobile qui vont être posés sur La sculpture d'une voiture ancienne de 5 mètres dans leurs locaux de Sainte Maxime.

DEFERANT A CETTE REQUISITION

Je, Patrick LAURE, Commissaire de Justice associé de la Société Civile Professionnelle Patrick LAURE et Henri ALDEGUER, titulaire d'un office de Commissaires de Justice, audienciers près le TRIBUNAL JUDICIAIRE DE TOULON, VAR, y demeurant 17 avenue Vauban, soussigné.

Certifie m'être transporté ce jour à 10h, l'atelier Unik Street Art Gallery, 114 avenue Mathias, 83120 SAINTE MAXIME (VAR), où en présence de Monsieur MORITZ Franck, j'ai procédé aux constatations suivantes :



CONSTATATIONS

Dans les locaux de l'atelier Unik Street Art Galery, Monsieur MORITZ me remet 7 affiches ancienne de course automobile de taille 60 par 40 cm.

Première litéau signée BELIGOND concerne les Grand Prix de France F2, la coupe internationale de vitesse F3, du samedi 02 juillet 1966 et dimanche 03 juillet 1966.

Imprimerie THIVILLIER. (Photo 1)

Deuxième litéau trophée internationale France-Amérique Reims, 5 juillet 1964.

Imprimeur THIVILLIER. (Photo 2)

Troisième litéau coupe internationale de vitesse Grand Prix d'Europe, Reims, 5 juillet 1959 signé Jean DES GACHON, 59.

Imprimerie DEBARS. (Photo 3)

Quatrième litéau graphique concerne le Grand Prix de France, Reims, 29 juillet 1952 signée Jean DES GACHON, 52.

Imprimeur : SCHUSTER PARIS. (Photo 4)

Cinquième litéau concerne le Grand Prix de l'Automobile Club de France (A.C.F) championnat du monde des constructeurs de voiture Formule 1, Reims, 3 juillet 1960 signée Jean DES GACHON, 60.

Imprimeur DEBARS REIMS. (Photo 5)

Sixième Litéau concerne la coupe internationale de vitesse des junior challenges, Jean BERHA, Reims, 2 juillet 1961 signée Jean DES GACHON, 61.

Imprimeur DEBARS REIMS. (Photo 6)

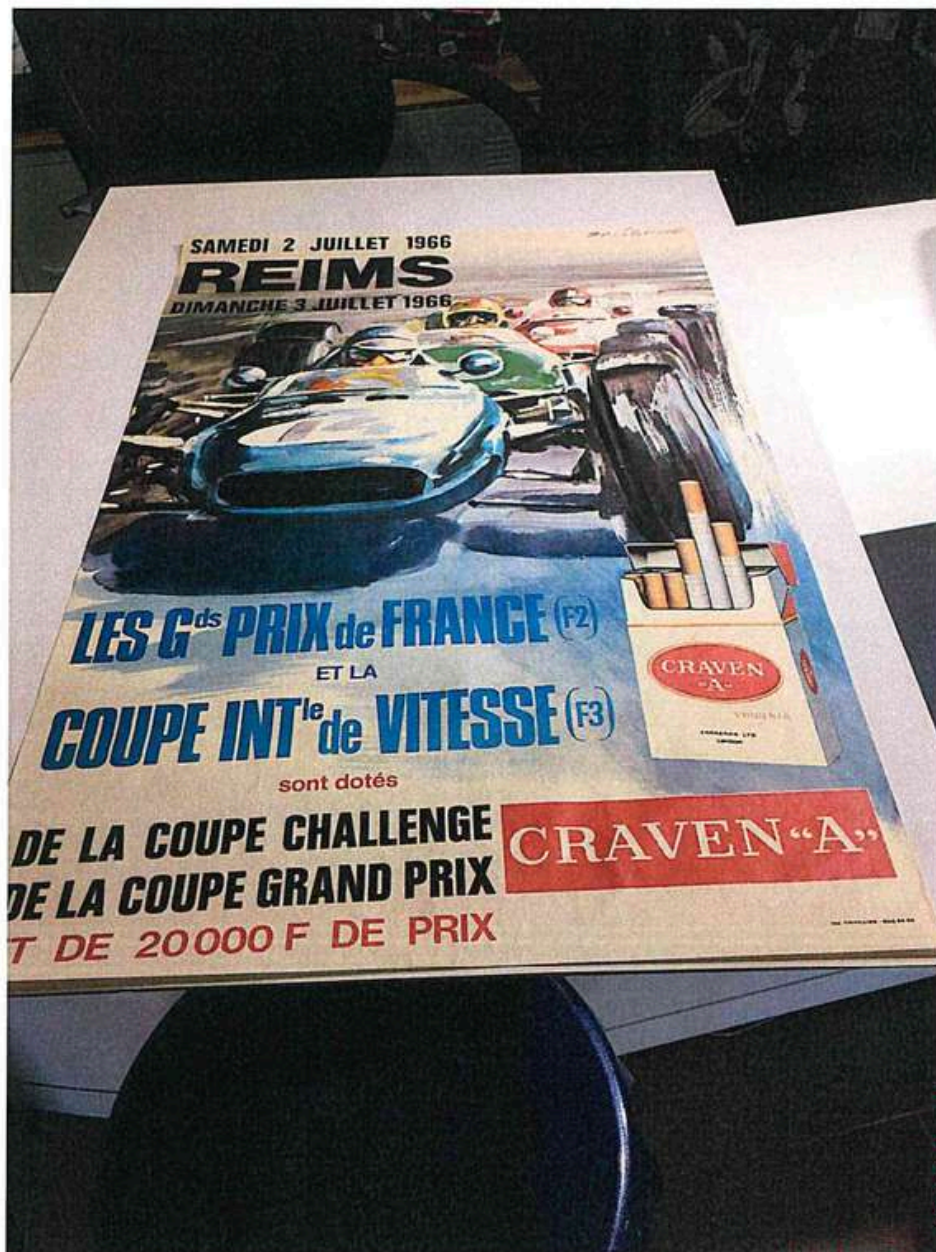
Septième litéau concerne les Grand prix de France ; Pau 17 avril 1966, Rouen 18 juillet 1966 ; Le Mans 18 septembre 1966, Reims 3 juillet 1966 ; Montlhéry 11 septembre 1966 ; Albi 25 septembre 1966, Trophée Martini signée Guy LEYGNAC.

Imprimeur : THIVILLIER. (Photo 7)

A l'appui de mes constatations, j'annexe 7 photographies.

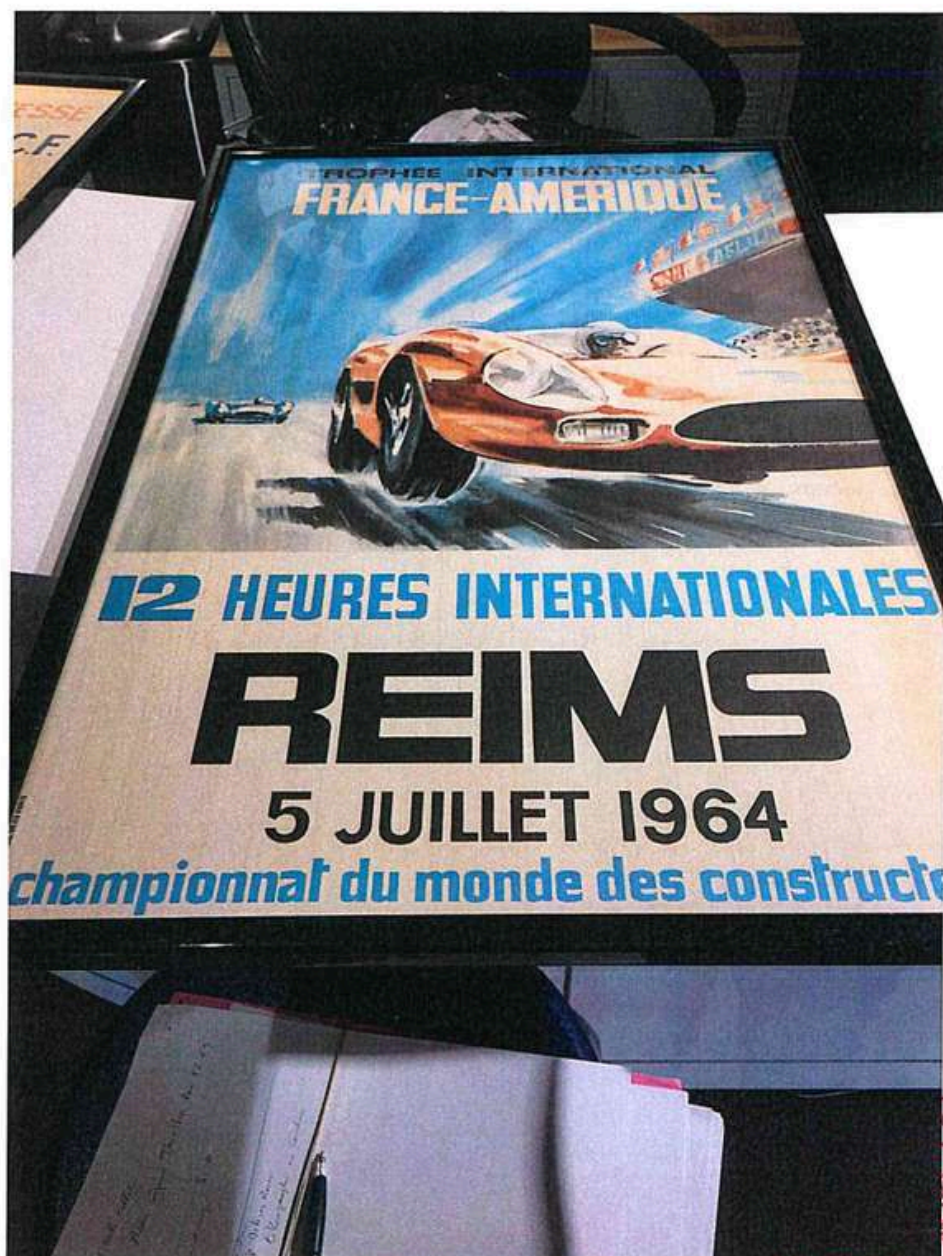
Et de tout ce que dessus j'ai fait et dressé le présent procès-verbal de CONSTAT comprenant 10 pages sous les plus expresses réserves de mon requérant pour servir et valoir ce que de droit.



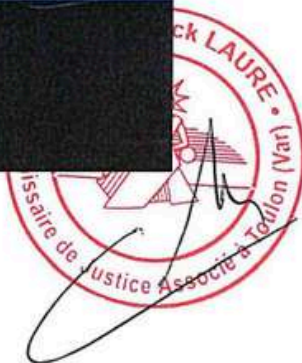


1





2



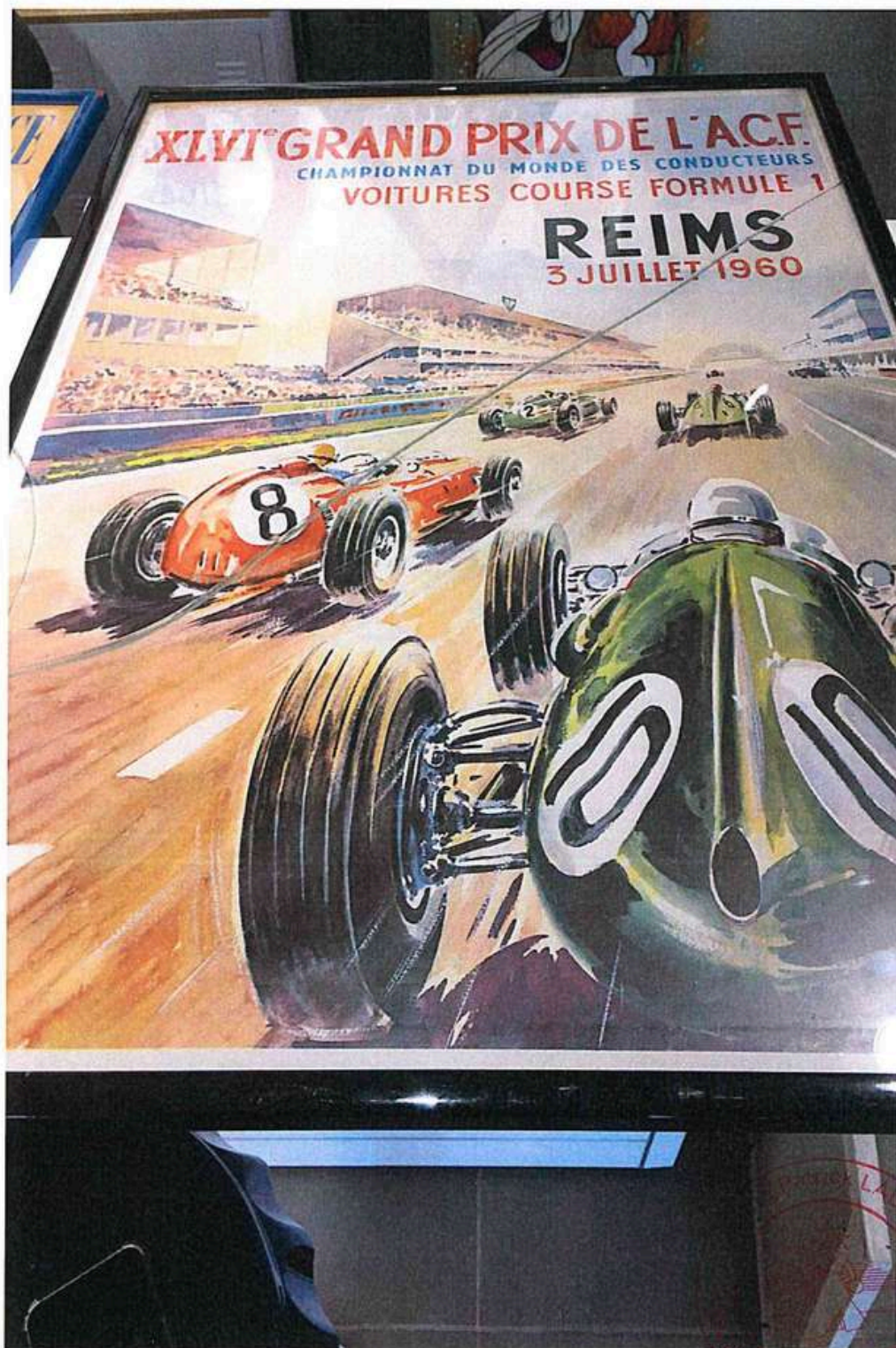


3



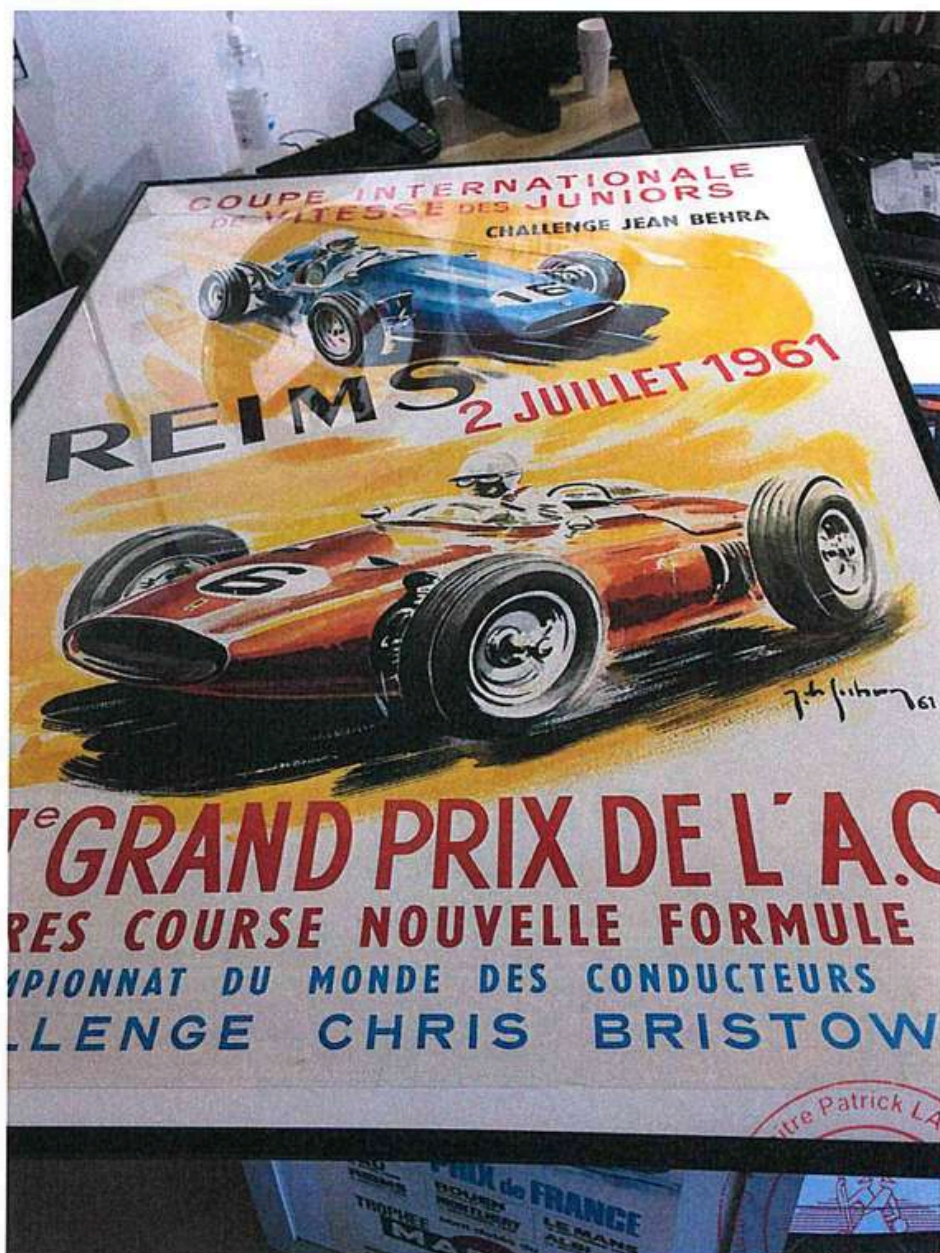
4





5





6



LES G^{ds} PRIX de FRANCE

PAU

17 AVRIL 1966

REIMS

3 JUILLET 1966

ROUEN

10 JUILLET 1966

MONTLHERY

11 SEPTEMBRE 1966

LE MANS

18 SEPTEMBRE 1966

ALBI

25 SEPTEMBRE 1966

sont dotés du

TROPHÉE

MARTINI

"VITESSE"

attribué au pilote ayant accompli le
tour le plus rapide sur ces 6 circuits



7







XIVe GRAND PRIX DE L'ACF
CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS
VOITURES COURSE FORMULE 1
REIMS
3 JUILLET 1960

LA ROUTE DU CŒUR

BRENGARTEN

STARS



The Royal Automobile Club
Grand Prix d'Eurone

Incorporating
THE

BRITISH
GRAND PRIX

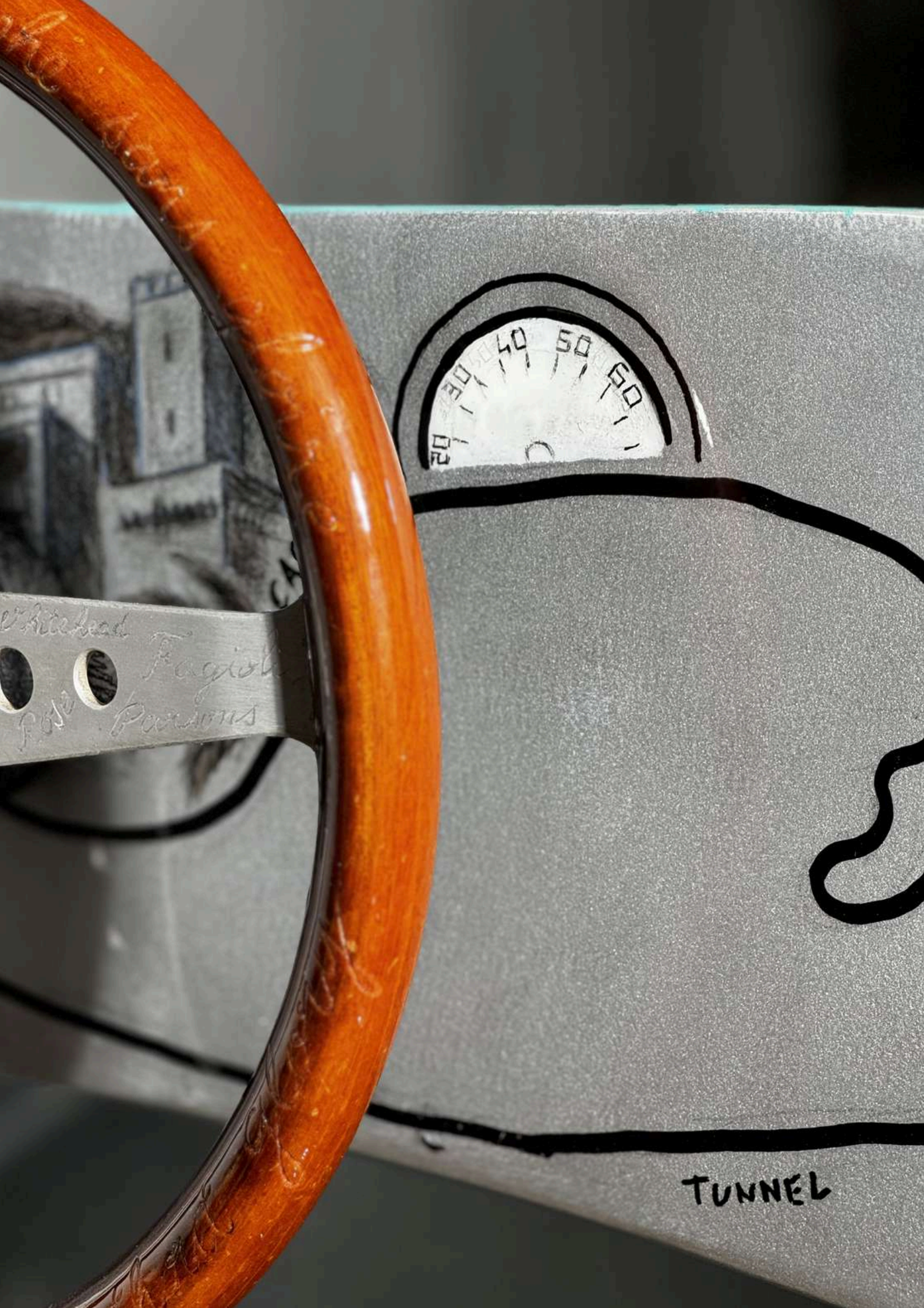


Silverstone
Saturday,
13th May 1950

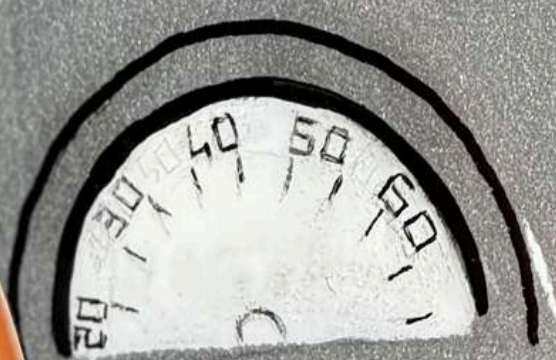
OFFICIAL PROGRAMME

ONE SHILLING





Whithead
Fagioli
Parsons



TUNNEL



L' Atelier Unik n°007



L'Atelier Unik
Street Art Gallery

latelierunik.com

114 Avenue Mathias
83120 Sainte-Maxime
Golfe de Saint-Tropez

