


CLASSIC DRIVER

1913 Rolls-Royce 40/50 H.P.

- Lot sold
USD 683 995 - 789 225
EUR 650 000 - 750 000 (listed)
Year of manufacture 1913
- **Chassis number** 2371
- **Number of seats** 2
- **Drivetrain** 2wd
- **Lot number** 18
- **Drive** LHD
- **Condition** Used
- **Location** 
- **Fuel type** Petrol
- **Exterior colour** Other
-

Description

Originally supplied to noted jeweller Albert Janesich in Paris
1913 Rolls-Royce 40/50hp London-Edinburgh Silver Ghost Sports Tourer
Coachwork by Kenneth Neve in the London-Edinburgh style
Chassis no. 2371

Sporting, sensationally styled, and as reliable as the proverbial Swiss-watch, the London-Edinburgh Silver Ghost has been coveted throughout the century since its introduction.

Chassis number '1701', the car that gave the new model its 'London-to-Edinburgh' name, was the second built to a new specification with a massive torque tube to carry the propeller shaft, strengthened rear axle casings and, in the case of the first two cars in the series, inverted semi-elliptic rear springs. '1701' carried an elegant light tourer body by Holmes of Derby Ltd, carriage builders since the 19th Century. With the engine's compression ratio increased, a larger carburettor, and a skimpy wind-cheating body, '1701' later recorded a spectacular 101mph over the flying half-mile at Brooklands with Edward W Hives (later to become Chairman of Rolls-Royce) at the wheel. So not only could Rolls-Royce satisfy the market that demanded the most comfortable formal cars built in the best coachbuilding traditions, but also offer a sporting car with few, if any, equals.

All these much-publicised promotional exploits were driven by the similar stunts promoted by arch self-publicist S F Edge at Napier, which was perhaps Rolls-Royce's most serious rival for the luxury car market. That Rolls-Royce were more effective in their marketing exploits and in their engineering excellence is substantiated by Edge's departure from Napier in 1912 and Napier's withdrawal from motor car manufacture in 1924. Arguably the introduction of the new 'London-to-Edinburgh' Silver Ghost was one of the final nails in

Napier's coffin.

The London to Edinburgh and return run some 800 miles travelling north, mainly via The Great North Road and returning down the western side of the country certainly captured the headlines. Rolls-Royce's subsequent order book, with a raft of new, more sporting owner-drivers, undoubtedly put pressure on the manufacturing facilities at Derby.

Rolls-Royce advertising in 1911 featured Rolls-Royce Silver Ghost '1701' and its remarkable London to Edinburgh and return journey that year, describing the feat in the following terms:

'The car... was a standard Six-Cylinder Rolls-Royce chassis of 40/50h.p.

'The trial... was to demonstrate that the car could travel from London to Edinburgh and back entirely on the top gear, that at the same time it could show an exceptionally economical petrol consumption, and yet attain considerable speed when required.

'The result... the car travelled from London to Edinburgh and back on top gear on a petrol consumption of 24.32 miles per gallon, afterwards without alteration or adjustment attaining a speed of 78.26 miles per hour on the Brooklands track.'

Almost as soon as '1701' had completed the original 'Top Gear' run between the British capitals, they wisely sought to capitalise on this success. The London-Edinburgh model refashioned the image of the brand, echoing its early successes in the Tourist Trophy and other events.

Of the more than 6,700 Silver Ghosts delivered in their epic 19-year production run, only 188 of 'London-to-Edinburgh' cars were built, the first production models being delivered to the coachbuilders in the spring of 1912 and the last, number '2699', in October 1913. Some 100 years on, survivors such as this car are extremely rare.

The example offered here, chassis number '2371', is one of these coveted London-to-Edinburgh models, succinctly cross-referenced on its build sheets as being a direct copy of chassis '2148', which itself was a direct copy of the original '1701'.

This London-Edinburgh chassis originally carried a London-Edinburgh type torpedo body by Rolls-Royce's favoured coachbuilders Barker & Co, and much like '1701' would have looked striking in its original colour scheme of Silver Grey with ivory coachlines and upholstery to match, which included an additional leather cushion on the front seat. Highly detailed notes in the factory build sheets indicate it was specified with Rudge-Whitworth wire wheels, Dunlop grooved tires, C A Vandervell lighting, multiple Brooks trunks, cobra horn, speedometer calibrated in kilometres, and an additional clock. All brightwork was finished in nickel, and the initials 'A.J.' were to be emblazoned on the doors. The 'A.J.' in question was none other than Albert Janesich, a jewellery dealer of considerable repute, who parted with the considerable sum of £1,350 for his bespoke London-Edinburgh. Janesich's fabulous new Rolls-Royce was briefly registered in the UK with the appropriate number 'R 1733', and in July 1913 was shipped across the English Channel to Paris where its appearance must have caused considerable excitement.

The aforementioned records chart maintenance overseen by the factory well into the late 1920s, by which time Mr Janesich's agency had moved from 12 Rue Lafayette to 21 Avenue Montaigne. He must have continued using his Rolls-Royce around Paris, as a small accident befell the car in 1927, necessitating a full rebuild by the factory!

As with so many of these cars, beyond this time there is a gap in the history until its discovery in Paris in the 1990s. Two noted sleuths of early cars, famed book collector Peter Richley (whose collection is now housed in the Revs Institute in Naples, Florida) and Michael Sapsford had been alerted to the existence of a Silver Ghost chassis just outside Paris, that chassis being '2371'. Recalling the discovery a few years ago, Mr Sapsford reported that the frame was in remarkably good order, with old grey paint evident that was quite possibly original. The story that came with the car was that it had been stripped during wartime to avoid being taken by the Germans, and hidden in the loft of a house.

Messrs Richley and Sapsford parted with '2371', which passed to Rolls-Royce collector Walter Wilson in Ireland. Mr Wilson, working with James Black, commissioned a comprehensive restoration to return the car to its original configuration. Missing components were made or sourced, including the engine, a 1914 unit numbered '10K', which is understood to have been fitted originally to chassis '37MA'. A fortunate coincidence was the availability of the replica coachwork, which Kenneth Neve had fitted to the original London-Edinburgh car during its restoration in 1970. Removed from that car during its later restoration, it was fitted to '2371' and remains in place today, with kicker plates attesting to this. On completion of the car's rebuild, the original British registration 'R 1733' - was applied for and retrieved.

Walter Wilson owned the Rolls-Royce for the next two decades, enthusiastically enjoying the car before passing in on to the immediately preceding custodian in 2014.

It is currently presented in light ivory with refreshed tan leather upholstery and beautiful nickel-plated

fittings. Riding on correct-specification Rudge Whitworth wire wheels, it has a delightfully low-slung and sporting appearance. The high-quality restoration is exceptionally well preserved, and the car has received expert care and attention in the hands of its current keeper. We are informed it is in sound mechanical condition with considerable amounts having been spent on cosmetic and mechanical upkeep in recent years, it would make the ideal companion for long-distance touring and Veteran car events.

Silver Ghost '2371' has a fascinating history, which is documented by the aforementioned build sheets as well as within the pages of the seminal reference work on these cars, 'The Edwardian Rolls-Royce' by John Fasal and Bryan Goodman. This marvellous Silver Ghost is a well-known, delightfully attractive, and thoroughly enjoyable example of this highly desirable model, ready for transcontinental touring.

Please note this motor car is subject to the reduced local import tax should it remains in the EU. Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Livrée neuve au fameux joailler Albert Janesich à Paris
Rolls-Royce 40/50 HP Silver Ghost Londres-Édimbourg tourer sport 1913
Carrosserie Kenneth Neve dans le style Londres-Édimbourg
Châssis n° 2371

Une des 188 Silver Ghost Londres-Édimbourg construites
Livrée neuve à Paris
Entièrement restaurée
Idéale pour les longues distances

Sportive, incroyablement stylée et aussi fiable qu'une montre suisse, la Silver Ghost Londres-Édimbourg a été convoitée pendant un siècle, depuis le jour de sa présentation.

La voiture, châssis numéro 1701, qui a donné le nom de « Londres-Édimbourg » était la seconde construite selon de nouvelles caractéristiques, notamment un énorme tube abritant l'arbre de transmission, un carter de pont arrière renforcé et, pour les deux premiers modèles de la série, des ressorts semi-elliptiques arrière inversés. 1701 recevait une élégante et légère carrosserie tourer de Holmes of Derby Ltd, carrossier depuis le 19e siècle. Avec un taux de compression plus élevé, un carburateur plus gros et une fine carrosserie aérodynamique, 1701 réalisa plus tard un spectaculaire 101 mph (162 km/h) sur le mile lancé à Brooklands avec Edward W. Hives (qui allait devenir président de Rolls-Royce) à son volant. Non seulement Rolls-Royce allait pouvoir satisfaire le marché qui exigeait les voitures statutaires les plus confortables construites dans la meilleure tradition, mais aussi offrir une sportive sans rivale.

Tous ces exploits promotionnels largement médiatisés étaient réalisés par les mêmes casse-cous que ceux qu'utilisait le très influent S. F. Edge chez Napier, qui était probablement le concurrent le plus sérieux de Rolls-Royce sur le marché des voitures de luxe. Que Rolls-Royce ait été plus efficace en matière de promotion de ces exploits et dans son excellence technologique est confirmée par le départ de Edge de chez Napier en 1912 et par le retrait de Napier de la construction automobile en 1924. Incontestablement, la présentation de la nouvelle Silver Ghost Londres-Édimbourg avait été le coup de grâce pour Napier.

Le parcours aller-retour Londres-Édimbourg quelque 800 miles (1 300 km) vers le nord par la Great North Road et retour par l'ouest du pays fit la une des journaux. Le carnet de commandes de Rolls-Royce, enrichi de nouveaux clients-conducteurs plus sportifs, mit la pression à l'usine de Derby.

La publicité de Rolls-Royce en 1911 présentait la Silver Ghost 1701 et son remarquable voyage aller-retour Londres-Édimbourg cette année-là, en décrivant la prouesse en ces termes :

« La voiture... était un châssis Rolls-Royce six cylindres de série de 40/50 HP.

« L'épreuve... consistait à démontrer que la voiture pouvait réaliser le trajet de Londres à Édimbourg et retour entièrement sur le rapport supérieur et qu'elle pouvait le faire avec une consommation exceptionnellement basse tout en maintenant une vitesse considérable lorsque nécessaire.

« Le résultat... la voiture réalisa le voyage de Londres à Édimbourg et retour entièrement sur le rapport supérieur avec une consommation de 24,32 miles par gallon (9,67 litre/100 km), puis, sans aucune modification ni aucun réglage particuliers, atteignit la vitesse de 78,26 miles à l'heure (125,94 km/h) sur l'anneau de Brooklands ».

Presque aussitôt après que 1701 eut accompli son périple sur le rapport supérieur entre les deux capitales britanniques, ils décidèrent avec bon sens de capitaliser sur ce succès. Le modèle Londres-Édimbourg renouvela l'image de la marque, faisant écho à ses précédents succès au Tourist Trophy et à d'autres événements.

Sur plus de 6 700 Silver Ghost livrées au cours des 19 années de production, seulement 188 Londres-Édimbourg furent construites, les premiers modèles étant livrés aux carrossiers au printemps 1912 et le dernier, le numéro 2699, en octobre 1913. Après plus 100 années, les survivantes telles que cette voiture

sont extrêmement rares.

L'exemplaire proposé ici, châssis numéro 2371, est l'un de ces modèles Londres-Édimbourg si convoités, succinctement référencé sur sa fiche constructeur comme étant une copie directe du châssis 2148, lui-même une copie directe de l'originale 1701.

Ce châssis Londres-Édimbourg arborait à l'origine une carrosserie torpédo type Londres-Édimbourg due au carrossier préféré de Rolls-Royce, Barker & Co, et, comme 1701, devait paraître spectaculaire dans sa livrée originale gris argent soulignée d'ivoire et sa sellerie assortie, doté d'un coussin supplémentaire en cuir sur le siège avant. Des notes très détaillées sur la fiche constructeur indiquent qu'elle avait été commandée avec des roues fil Rudge-Whitworth, des pneus à gorge Dunlop, des éclairages C. A. Vandervell, plusieurs coffres Brooks, une trompe cobra, un tachymètre gradué en kilomètres et une montre de bord additionnelle. Tous les accastillages étaient nickelés et on pouvait voir les initiales A.J. sur les portes. Le A.J. en question n'était autre que Albert Janesich, un joailler très réputé qui se sépara de la somme considérable de 1 350 £ pour sa Londres-Édimbourg sur mesure. La fabuleuse nouvelle Rolls-Royce de Janesich fut brièvement immatriculée au Royaume-Uni sous le judicieux numéro R 1733, et en juillet 1913 traversa la Manche vers Paris où son apparence dut sûrement soulever un intérêt considérable.

Le registre mentionné ci-dessus atteste d'un entretien effectué par l'usine jusqu'à la fin des années 1920, époque à laquelle l'agence de M. Janesich avait déménagé du 12, rue Lafayette au 21 de l'avenue Montaigne. Il continua probablement d'utiliser sa Rolls-Royce à Paris, un accident endommageant la voiture en 1927 qui nécessita une reconstruction complète par l'usine !

Comme beaucoup de ces voitures, il y a une lacune dans l'historique au-delà de cette date jusqu'à sa découverte à Paris dans les années 1990. Deux chercheurs réputés de voitures anciennes, le grand collectionneur d'archives automobile Peter Richley (dont la collection se trouve aujourd'hui au Revs Institute de Naples, en Floride) et Michael Sapsford avaient eu vent de l'existence d'un châssis Silver Ghost près de Paris, ce châssis étant le 2371. Évoquant cette découverte il y a quelques années, Mr Sapsford déclarait que la structure était dans un bon état remarquable avec des traces évidentes de l'ancienne peinture grise qui était probablement celle d'origine. L'histoire de la voiture voulait qu'elle ait été démontée pendant la guerre pour éviter d'être prise par les Allemands et cachée dans le grenier d'une maison.

Messieurs Richley et Sapsford se séparèrent de 2371, qui passa aux mains du collectionneur de Rolls-Royce Walter Wilson en Irlande. M. Wilson, qui travaillait avec James Black, commanda une restauration complète pour remettre la voiture dans sa configuration originale. Les pièces manquantes furent fabriquées ou trouvées, y compris le moteur, un bloc de 1914 numéroté 10K, dont on sait qu'il avait été installé à l'origine dans le châssis 37MA. Une heureuse coïncidence voulut que la réplique de carrosserie que Kenneth Neve avait installée sur la Londres-Édimbourg originale pendant sa restauration en 1970 soit disponible. Démontée de cette voiture au cours de sa dernière restauration, elle fut installée sur 2371 et s'y trouve encore aujourd'hui, une plaque sur le seuil en attestant. Une fois la restauration achevée, on rechercha l'immatriculation britannique originale R 1733 et on la racheta.

Walter Wilson posséda la Rolls-Royce pendant les deux décennies suivantes, en profitant avec enthousiasme avant de la céder au précédent propriétaire en 2014.

Elle est aujourd'hui ivoire avec une sellerie rafraîchie en cuir fauve et de magnifiques pièces en métal nickelé. Elle repose sur des roues fil Rudge Whitworth conformes et arbore une silhouette basse et sportive. La restauration de grande qualité est exceptionnellement bien préservée et la voiture a toujours reçu un entretien professionnel aux mains de son actuel propriétaire. On nous informe que la voiture est en bon état mécanique, des sommes considérables ayant été dépensées pour son entretien esthétique et mécanique ces dernières années, elle sera une monture idéale pour les longs trajets ou les manifestations de voitures anciennes.

La Silver Ghost 2371 a un historique fascinant, confirmé par les fiches constructeur mentionnées plus haut, ainsi que dans les pages du livre de référence sur ces modèles, « The Edwardian Rolls-Royce » de John Fasal et Bryan Goodman. Cette merveilleuse Silver Ghost est un exemplaire bien connu, séduisant et agréable de ce modèle exceptionnel, prêt à prendre la route pour des voyages au long cours.

Veillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux réduit de la TVA à l'importation locale. Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.

Bonhams 1793

Title Mr

First name Bonhams Collectors' Car department

101 New Bond Street

London

W1S 1SR

United Kingdom

Phone +44-02074477447

Fax +44-2074477401

<https://www.bonhams.com/auctions/25566/>

Source URL: <https://www.classicdriver.com/en/car/rolls-royce/4050-hp/1913/674403>

© Classic Driver. All rights reserved.