
1927 Bugatti Type 40

Lot sold	USD 410 830 - 528 210 EUR 350 000 - 450 000 (listed)	Drive	LHD
Year of manufacture	1927	Condition	Used
Chassis number	40273	Location	
Number of seats	2	Fuel type	Petrol
Drivetrain	2wd	Exterior colour	Other
Lot number	239		

Description

1927 Bugatti Type 40 'Grand Sport' Roadster
Chassis no. 40273

"Bugattis encapsulate concepts of engineering which, once seen, change your ideas radically and definitively. Drive them, and you realise that each car is form and engineering in equilibrium, and a work of art." William Stobbs, Les Grandes Routières.

By the early 1930s, Ettore Bugatti - 'Le Patron' - had established an unrivalled reputation for building cars with outstanding performance on road or track, the world's greatest racing drivers enjoying countless successes aboard the Molsheim factory's products and often choosing them for their everyday transport. Bugatti's origins, though, were a far cry from the glamorous world of Grands Prix.

Italian-born engineer Ettore Bugatti had learned his trade with De Dietrich, Mathis and Deutz before setting up his own factory in 1910 at Molsheim in Alsace, which was then part of Germany. While with Deutz he designed the Type 10, its number reflecting his nine previous designs, and this would serve as the prototype for the first Molsheim-built Bugatti: the Type 13. Introduced in 1910 and the first Bugatti production car, the Type 13 was powered by a four-cylinder, single-overhead-camshaft, 8-valve engine of 1,327cc, which drove via a four-speed gearbox and was mounted in a short-wheelbase chassis carrying a simple open two-seater body. Making its debut at the 1910 Paris Salon, the Type 13 was described by The Autocar as a "most delightful looking runabout".

Developed from the first Bugatti to be built at Molsheim - the aforementioned Type 13 of 1910 - the Type 13 Brescia took that name following the factory's first four places at the 1921 Italian Grand Prix for Voiturettes, held at the eponymous racetrack in Lombardy. Longer wheelbase Type 22 and Type 23 models were made, both of which used the single-overhead-camshaft 16-valve Brescia engine and were built alongside 8-valve Petit Pur Sang versions.

Introduced in 1926, the Type 40 Bugatti succeeded the Brescia types, being built on a longer wheelbase and equipped with a more powerful engine. Virtually identical to that used in the Type 37 Grand Prix car, the latter was a four-cylinder unit displacing 1,496cc and incorporating an all-plain-bearing bottom end with five mains. A single overhead camshaft operated three valves per cylinder (two inlets, one exhaust) and the Type 40's maximum power output of 45bhp or thereabouts was transmitted to the rear wheels via a separate four-speed gearbox. A total of 790 Type 40s had been made when production ceased in May 1931, with a further 40 Type 40As completed with the 1,627cc engine by the end of that year. It is estimated that fewer than 200 survive today.

Bugatti Type 40 number '40273' was delivered new as a rolling chassis, provisionally for a two-seat body, on 14th February 1927 having been ordered by Jérôme Wagner of Mützig, France. The Wagners were very close friends of the Bugatti family; Jérôme Wagner's father, Camille Wagner, was proprietor of Bières Mützig, and together with his friend, Baron Augustin de Vizcaya, a prominent Strasbourg banker, helped Ettore Bugatti to set up his factory in Molsheim in 1909. Following a Type 13, Jérôme Wagner owned several Bugattis: a Type 40 (this car), a Type 49, and finally two Type 57s.

'40273' has been in the same ownership since 1997. The present owner acquired the car via Jean-François 'Frankie' Du Montant, who apparently had sold it to its previous owner, a gentleman in France, nearly 10 years earlier (circa 1988/1989). It is likely that Du Montant had brought '40273' to France from England around the time of Morand's purchase of the car.

Whatever the case, it is certain that '40273' spent many years in the UK where it was totally restored at some point. It is believed that the car received gearbox number '23' (with cover number '40') perhaps at a time when the well-known Bugatti aficionado Jack Lemon Burton was still active. A photograph of a portion of the chassis of '40273', taken during restoration, appears in Barrie Price and Jean-Louis Arbey's book Bugatti Type 40 (page 15). It shows an alternator mounted on a pulley on the gearbox. The pulley remains in place today. It is assumed that the car received its current 'Grand Sport' coachwork while undergoing restoration in the UK. The style or type of its original coachwork is unknown. At the beginning of 2000 the engine was rebuilt in France by Novo, while the interior was restored four years ago.

We are advised by the vendor that '40273' has no suspect or disguised parts: the chassis ('288'), engine ('217'), rear axle and most of the rest are completely original to this car, while the gearbox and cam box are not original to this chassis but are authentic Bugatti parts.

Offered with sundry invoices, a French Carte Grise, and an FFVE Certificate issued to the vendor in March 2019, this Bugatti Type 40 has the charming patina of an older restoration and is sure to delight its next custodian.

Bugatti Type 40 Grand Sport roadster 1927
Châssis n° 40273

Livrée neuve en France
Restauration ancienne
Aux mains de l'actuel propriétaire depuis 1997
Immatriculée en France

« Les Bugatti font appel à des recettes techniques qui changent radicalement et définitivement vote façon de voir les choses une fois que vous les avez découvertes. Prenez le volant et vous constaterez que chaque voiture est un équilibre entre forme et de technique et une véritable uvre d'art. »
William Stobbs, Les Grandes Routières.

Au début des années 1930, Ettore Bugatti « Le Patron » - s'était fait une réputation inégalée de constructeur d'automobiles aux performances éblouissantes, tant sur route que sur piste. De fait, les

plus grands pilotes du monde avaient glané d'innombrables succès à bord des produits des usines de Molsheim et les choisissaient également pour leurs déplacements personnels. Les origines de Bugatti étaient pourtant à cent lieues du monde clinquant des Grands Prix.

Ingénieur né en Italie, Ettore Bugatti avait appris son métier avec De Dietrich, Mathis et Deutz, avant de monter sa propre usine en 1910 à Molsheim en Alsace, qui était alors allemande. Chez Deutz, il avait conçu la Type 10, ce numéro témoignant de neuf créations précédentes, qui allait servir de prototype pour la première Bugatti construite à Molsheim, la Type 13. Dévoilée en 1910 et première Bugatti de production, la Type 13 était animée par un quatre cylindres, à simple arbre à cames et 8 soupapes de 1 327 cm³, qui était entraînée par une boîte à quatre rapports et montée sur un châssis à empattement court recevant une simple carrosserie deux places. Pour ses débuts au salon de Paris en 1910, la Type 13 fut décrite par The Autocar comme « une torpédo tout à fait délicieuse ».

Développée à partir de la première Bugatti construite à Molsheim - la Type 13 de 1910 mentionnée plus haut - la Type 13 Brescia avait reçu ce nom après que l'usine ait remporté les quatre premières places au Grand Prix d'Italie pour Voiturettes de 1921, sur le circuit éponyme de Lombardie. Les Type 22 et 23, sur un empattement plus long, utilisant toutes deux le moteur simple arbre à cames en tête à 16 soupapes de la Brescia, étaient construites à côté des versions « Petit Pur Sang » à 8 soupapes.

Dévoilée en 1926, la Bugatti Type 40 succéda aux types Brescia, construite sur un empattement plus long et équipée d'un moteur plus puissant. Virtuellement identique à ceux utilisés sur les Type 37 de Grand Prix, ce dernier était un quatre cylindres de 1 496 cm³ avec un vilebrequin à cinq paliers. Un simple arbre à cames en tête actionnait trois soupapes par cylindre (deux pour l'admission et une pour l'échappement) et la puissance maximale du Type 40 de 45 ch ou environ était transmise aux roues arrière via une boîte à quatre rapports séparés. Un total de 790 Type 40 avait été construit lorsque la production cessa en mai 1931, suivi de 40 Type 40A supplémentaires construites avec le moteur de 1 627 cm³ avant la fin de l'année. On estime que moins de 200 survivent aujourd'hui.

La Bugatti Type 40 numéro 40273 a été livrée neuve en châssis roulant, destiné à recevoir une carrosserie deux places, le 14 février 1927, commandée par Jérôme Wagner de Mützig, en France. Les Wagner étaient de proches amis de la famille Bugatti. Le père de Jérôme Wagner, Camille Wagner, était propriétaire des Bières Mützig, et avec son ami le Baron Augustin de Vizcaya, un éminent banquier de Strasbourg, ils avaient aidé Ettore Bugatti à installer son usine à Molsheim en 1909. Après une Type 13, Jérôme Wagner avait possédé plusieurs Bugatti, une Type 40 (cette voiture), une Type 49 et finalement deux Type 57.

40273 appartient au même propriétaire depuis 1997. Le propriétaire actuel a acquis la voiture grâce à Jean-François « Frankie » Du Montant, qui l'avait apparemment vendue à son précédent propriétaire, un Français, presque 10 ans auparavant (vers 1988/1989). Il semblerait que Du Montant avait importé 40273 en France depuis l'Angleterre à peu près à l'époque où Morand avait acheté la voiture.

Quoiqu'il en soit, il est certain que 40273 a passé de longues années au Royaume-Uni où elle a été entièrement restaurée. On pense que la voiture a reçu la boîte numéro 23 (avec le couvercle numéro 40) peut-être lorsque le passionné bien connu de Bugatti Jack Lemon Burton était encore actif. Une photographie d'une partie du châssis de 40273, prise pendant la restauration, apparaît dans le livre de Barrie Price et Jean-Louis Arbey, Bugatti Type 40 (page 15). On y voit un alternateur monté sur une poulie sur la boîte de vitesses. La poulie est toujours en place. On est certain que la voiture a reçu sa carrosserie « Grand Sport » actuelle pendant sa restauration au Royaume-Uni. Le style et le type de sa carrosserie originale ne sont pas connus. Au début des années 2000, le moteur a été refait en France par Novo, tandis que l'intérieur a été restauré il y a quatre ans.

Le vendeur nous affirme que 40273 n'a pas de pièces suspectes ou modifiées. Le châssis (288), le moteur (217), le pont arrière et une majeure partie du reste sont absolument d'origine, tandis que la boîte de vitesses et le couvre-culasse n'appartiennent pas à ce châssis, mais sont d'authentiques pièces Bugatti.

Vendues avec diverses factures, sa carte grise française et son certificat FFVE reçu par le vendeur en mars 2019, cette Bugatti Type 40 offre la séduisante patine d'une restauration ancienne et fera les

délices de son futur gardien.

Bonhams 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-40/1927/730659>

© Classic Driver. All rights reserved.