

---

## 1935 Delage D8

---

Lot sold	<b>USD 937 520 - 1 406 280</b> EUR 800 000 - 1 200 000 (listed)	Drive	LHD
Year of manufacture	1935	Condition	Used
Chassis number	39332	Location	
Number of seats	2	Fuel type	Petrol
Drivetrain	2wd	Exterior colour	Other
Lot number	241		

### Description

---

1935 Delage D8S Cabriolet Special

Coachwork by Henri Chapron

Chassis no. 39332

In its day, the Delage D8 was the only French car that could be mentioned in the same breath as the 32CV Hispano-Suiza in terms of elegance and engineering excellence. Founded in 1905 by Louis Delage, the company had commenced production with a single-cylinder De Dion-engined runabout and within a few years was offering multi-cylinder designs. The publicity value of racing was recognised right from the start, a Delage winning the Coupe Des Voiturettes as early as 1908 and Louis himself taking the 1911 Coupe de l'Auto. Victories at the Grand Prix du Mans and the Indianapolis 500-Mile Race were achieved prior to WWI. In the 1920s the company became a major force in Grand Prix racing, and in 1924 set a new World Land Speed Record mark with a 10.7-litre V12.

Four-cylinder DI and six-cylinder DM models formed the mainstay of touring car production in the 1920s, and then at the 1929 Paris Salon Delage launched the Maurice Gaultier-designed D8. A magnificent 4.0-litre overhead-valve straight eight featuring an X-braced chassis and servo-assisted brakes, the D8 was destined to attract the creative attentions of Europe's finest coachbuilders. The impressive list of D8 owners includes King Gustav V of Sweden, King Alexander of Yugoslavia, and Emperor Haile Selassie of Ethiopia as well as leading businessmen, politicians, and film stars of the

day.

As development progressed, higher-performance D8S and D8SS versions became available. Engine power was raised from 120 to 145bhp, weight reduced, the chassis lowered and the rear springs altered, the results being an increase in top speed to over 100mph (160km/h) and a marked improvement in both roadholding and handling.

Along with many other manufacturers of quality cars, Delage was badly affected by the economic downturn of the early 1930s. Despite a favourable reception for its new range, Automobiles Delage went into receivership in April 1935 and shortly thereafter was taken over by Delahaye. From then onwards, Delages were built to Delahaye designs but retained their own superior short-stroke engines and hydraulic brakes.

This magnificent and luxurious D8S Cabriolet was ordered from Henri Chapron on 11th May 1934 by the UK Delage concessionaire, J Smith & Co Ltd of Albemarle Street in London's fashionable Mayfair district for their customer, a Mr Maquel. An official certificate, signed by Madame Chapron on 20th December 2019, confirms these details and states that it was delivered with body number '4624'. Further more, Mme Chapron states that this car seems to be the only D8S completed by Chapron with Cabriolet Special coachwork, which featured an ingenious method of concealing the hood when the latter is down (see below).

This Delage D8S is exceptional for several reasons. The D8S is the best chassis ever produced by Delage; more importantly, this car's stunning body by Chapron, one of the finest coachbuilders of the 1930s, achieves a perfect balance between luxury and refinement. Wonderfully elegant, Chapron's body completely conceals the hood when the latter is folded down, while the rear compartment has a fitted cover, making this often-problematical area of a convertible car a triumph of streamlined packaging. It also has a sumptuous red leather interior featuring an exotic wooden dashboard of great beauty.

On January 28th 1976, chassis number '39332' was purchased by a car collector from Houston, and in the early 1990s was completely restored by specialists Blackhawk in Danville, California. Damaged by winter freezing, the original engine (number '136') was replaced by engine number '132', an excellent unit taken from a well known D8S that had been displayed since the 1960s at the Musée du Bec Hellouin in Normandy, France.

On 11th November 1994, '39332' re-crossed the Atlantic, finding a new home as part of an important European collection where it has remained for the last 25 years. Carefully maintained and in running order, it underwent a complete overhaul in 2017. Never displayed in public for the last 25 years, it is simply a potential class winner at prestigious Concours d'Élégance all over the world, including Pebble Beach. Equally suited to continental touring or the concours lawn, this elegant D8S cabriolet will turn heads wherever it appears.

Delage D8S cabriolet spécial 1935

Carrosserie Henri Chapron

Châssis n° 39332

Livrée neuve au Royaume-Uni

Carrosserie cabriolet spécial d'une extrême élégance (qu'on pense unique sur châssis D8S)

Restaurée dans les années 1990

Entièrement révisée en 2017

25 ans dans une grande collection européenne privée

À l'époque, la Delage D8 était la seule voiture française de la trempe des Hispano-Suiza 32 CV en matière d'élégance et de prestige mécanique. Fondée en 1905 par Louis Delâge, la société avait commencé avec une voiturette à moteur monocylindre De Dion et au bout de quelques années proposait déjà des modèles à plusieurs cylindres. Dès les origines, la publicité générée par la compétition avait été appréciée, une Delage monocylindre gagnant la Coupe des voiturettes dès 1908 et Louis Delâge lui-même prenant part à la Coupe de l'Auto. Des victoires au Grand Prix du Mans et aux 500 Miles d'Indianapolis avaient été remportées avant la première guerre et la marque allait devenir un des concurrents majeurs des années 1920, établissant un nouveau record de vitesse

en 1924 avec une V12 de 10,7 litres de cylindrée.

Les quatre cylindres DI et les six cylindres DM constituaient le cur de la gamme dans les années 1920 et au Salon de Paris de 1929, Delage lançait la D8, conçue par Maurice Gaultier. Dotée d'un superbe 8 cylindres en ligne de 4 litres à soupapes en tête reposant sur un châssis à croisillon avec freinage assisté, la D8 devait monopolisée toute l'attention des meilleurs carrossiers européens de l'époque. L'impressionnante liste des propriétaires de D8 comprend le roi de Suède Gustave V, le roi Alexandre de Yougoslavie et l'empereur Haïlé Sélassié d'Éthiopie, ainsi que des hommes d'affaires en vue, des politiciens, et de nombreuses vedettes de cinéma de l'époque.

Leur développement se poursuivant, des versions plus performantes D8S et D8SS virent le jour. La puissance du moteur fut portée de 120 à 145 ch, le poids réduit, le châssis abaissé et les ressorts arrière modifiés, procurant ainsi une vitesse maximale de plus de 160 km/h et une nette amélioration de la tenue de route et du comportement.

Comme de nombreux autres constructeurs de voiture d'élite, Delage fut gravement affecté par la crise économique du début des années 1930. Malgré un accueil favorable pour sa nouvelle gamme, les Automobiles Delage firent faillite en avril 1935 et furent reprises par Delahaye peu après. À partir de là, les Delage furent construites selon les principes Delahaye mais conservèrent leur moteur à course courte bien supérieur et leurs freins hydrauliques.

Ce magnifique et luxueux cabriolet D8S a été commandé à Henri Chapron le 11 mai 1934 par le concessionnaire Delage du Royaume-Uni, J. Smith & Co Ltd d'Albemarle Street dans le quartier huppé de Mayfair à Londres pour leur client, un certain M. Maquel. Un certificat officiel signé par Madame Chapron le 20 décembre 2019, confirme ces détails et établit qu'elle fut livrée avec le numéro de carrosserie 4624. En outre, Mme Chapron affirme que cette voiture semble bien être la seule D8S réalisée par Chapron avec une caisse cabriolet spécial, qui possède un astucieux système qui escamote la capote quand elle est repliée (voir ci-dessous).

Cette Delage D8S est exceptionnelle pour plusieurs raisons. La D8S est le meilleur châssis produit par Delage et, surtout, l'étonnante carrosserie de Chapron, l'un des plus brillants carrossier des années 1930, lui confère un équilibre parfait entre luxe et raffinement. Particulièrement élégante, la carrosserie Chapron permet de dissimuler complètement la capote lorsqu'elle est repliée, tandis que le compartiment arrière possède un couvercle, faisant de cet espace souvent problématique sur les cabriolets un petit chef-d'œuvre de profilage. Elle arbore également un somptueux intérieur de cuir rouge et un tableau de bord en bois exotique d'une grande beauté.

Le 28 janvier 1976, le châssis numéro 39332 fut acheté par un collectionneur de Houston et au début des années 1990 fut complètement restaurée par les spécialistes Blackhawk de Danville, en Californie. Endommagée par le gel, le moteur original (numéro 136) a été remplacée par le moteur numéro 132, un excellent bloc, fourni par une D8S bien connue qui avait été exposée depuis les années 1960 au musée du Bec Hellouin en Normandie.

Le 11 novembre 1994, 39332 traversa l'Atlantique, trouvant un nouveau domicile dans une importante collection européenne où elle resta ces 25 dernières années. Soigneusement entretenue et en état de marche, elle a subi une révision complète en 2017. Jamais exposée en public depuis 25 ans, c'est une potentielle gagnante de classe dans de prestigieux concours d'élégance dans le monde entier, y compris à Pebble Beach. Aussi bien adaptée au tourisme sur le continent qu'aux pelouse des concours, cet élégant cabriolet D8S fera tourner les têtes partout où il passera.

**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/delage/d8/1935/730662>

© Classic Driver. All rights reserved.