



EVERTRUE

63 Mody Road, Houston Centre Rm. 604 / 6F, Tsimshatsui Kowloon Hong Kong

+852 9504 8925 / +33 6 21 87 60 79

mandeix@me.com

EVERTRUE

63 Mody Road, Houston Centre Rm. 604 / 6F, Tsimshatsui Kowloon Hong Kong

+852 9504 8925 / +33 6 21 87 60 79

mandeix@me.com



BUGATTI T55

Coupé Jean Bugatti 1933
Châssis #55233#



De nombreux modèles de courses ont été déclinés en version de route. Le Type 35 (35B/35C) 8 cylindres 2262 cc compresseur Roots, produit à 90 exemplaires, donne naissance au Type 45 produit à 160 exemplaires sous diverses carrosseries.

Après l'immense succès du Type 35 de grand prix, le Type 51 le remplace avec la même conception du bloc et un double arbre à cames en tête. Les Types 51 étaient construits par l'usine comme voitures « Grand Prix Usine » et pouvaient être vendus à des particuliers, à condition d'avoir effectué au minimum une course officielle dans l'écurie BUGATTI.

Selon le même principe, le Type 51 (8 cylindres double arbres, 2262 cc compresseur Roots), produit à 40 exemplaires, est décliné en version routière : ce sera le Type 55, construit à 38 exemplaires et considéré comme « la plus belle voiture de sport de tous les temps ».

Le Type 55 est un des chefs d'œuvre de Jean BUGATTI. Ingénieur, designer, pilote d'essai à vingt ans, Jean BUGATTI dessine les lignes du Type 55 avec le même génie que celles de la Royale. La courbe unique des ailes avant et arrière est considérée comme une référence absolue.

Associée à un châssis et à une mécanique de voiture de Grand Prix, développant 130 chevaux, la voiture est capable de plus de 180 kms/h, ce qui est exceptionnel en 1931. Jean BUGATTI va battre son record de vitesse sur le trajet Molsheim/Paris avec un Type 55 Coupé, en 3 heures 47 mn, soit environ 120 kms/h de moyenne...



Sur les 38 exemplaires construits de 1931 à 1933 :

- *une vingtaine ont été carrossés en « Roadster Jean BUGATTI »,*
- *huit ont été carrossés en « Coupés Jean BUGATTI »,*
- *une dizaine de châssis en carrosseries diverses.*

Toutes ces voitures ont eu, depuis près de 80 ans, un historique très mouvementé, mais globalement bien retrace pour les 38 voitures et en particulier pour les 8 coupés.





#55202#

Date de sortie : septembre 1931

Premier propriétaire : Automobiles BUGATTI

Inconnue aujourd'hui, vraisemblablement détruite, pas de photos disponibles

Seul le moteur existe et est monté sur une réplique de Type 51 :

#51157-R#.

#55203#

Date de sortie : 1932

N° de moteur : 3

Premier propriétaire : De Braillard

Puis Jacques Hussy, John William Shakespeare (USA)

Aujourd'hui au Musée National de l'Automobile, Collection

Schlumpf

Coupé Jean BUGATTI beige, ailes bleu marine, moteur de Type 35.

#55204#

Date de sortie : 1932

N° de moteur : 4

Premier propriétaire : vendue par Lamberjack à ?

Puis Michel Bouyer

Aujourd'hui au Musée National de l'Automobile, Collection

Schlumpf

Coupé Jean BUGATTI jaune, ailes bleu noir.

#55207#

Date de sortie : 1932

N° de moteur : 7

Premier propriétaire : vendue par ? à Alberto Sanchez

Puis Peter Hampton et Falk

Aujourd'hui propriété de Neil Corner

Coupé Jean BUGATTI jaune, ailes noires, modifiée en Roadster

La carrosserie originale Coupé Jean BUGATTI a servi à une des deux « reconstructions » de 55229 (R2).

#55212#

Date de sortie : 1932

N° de moteur : 22

Premier propriétaire : vendue par Omnia à ?

Aujourd'hui au Musée National de l'Automobile, Collection

Schlumpf

Coupé Jean BUGATTI marine et rouge, ailes bleu marine.

#55216#

Date de sortie : 1932

N° de moteur : 9

Premier propriétaire : vendue par Bucar à ?

Puis Dufaux, Bauquis et Renaud

Aujourd'hui au Musée Cortailod en Suisse

Coupé Jean BUGATTI jaune, ailes noires. Modifié par K  ng en Suisse.

#55225#

Date de sortie : 1933

N° de moteur : 28

Premier propriétaire : vendue par ?

Puis Halphen, De la Rochefoucauld

Aujourd'hui au Musée National de l'Automobile, Collection

Schlumpf

Coupé Jean BUGATTI bleu et bleu marine. Recarross   en roadster.

#55233#

Date de sortie : 1933

N° de moteur : 33

Premier propriétaire : vendue par Bucar (Zurich) au Baron Tositza de 1933    1953

Puis Dovaz de 1953    1991

Aujourd'hui et depuis 1991, collection privée

Coupé Jean BUGATTI ~~rouge~~ ailes noires, toit cuir d'origine.



Supersport

Identifying Features:

Grand Sport or coupé body with cast alloy wheels; long sweeping wings

Years Made

(approx): 1932-35

Number Made:

38

Engine:

No of cylinders: 8
 Bore x stroke: 60 x 100mm
 Capacity: 2262cc
 BHP (approx): 130
 RPM Limit (prudent): 5000
 Camshafts: dohc
 Valves (per cylinder): 2
 Camshaft drive: Front bevel and spur train
 Crankshaft bearings: 3 + 1 Ball, 2 roller, roller rods
 Supercharger: Roots
 Carburettor: Zenith
 Ignition: Magneto
 Plugs per cylinder: 1
 Firing Order: 1, 5, 2, 6, 3, 7, 4, 8

Clutch:

Type: Dry, multi-plate

Gearbox:

Location: Separate, central, 4-speed and reverse
 Gear change lever: Central, ball type

Rear Axle:

Normal Ratio: 13/54 = 4.15

Dimensions:

Wheelbase: 108.3in (2.75m)
 Track: 49.2in (1.25m)
 Chassis Weight (approx): 1800lb (800kg)

Brakes:

Location and Type: 4-wheel, cable operated
 Brake drum diameter: 330mm

Wheels:

Type: Cast alloy, integral rim
 Tyre size: Original 28 x 4.95; modern fitment 5.00 x 19

Crossbreeding with Other Types:

T54 chassis; T51 engine and wheels; T49 gearbox in special casing



Messieurs DOVAZ Claude et Michel achètent la voiture au Baron TOSITZA en 1953. Immatriculation 4530 TT 5Y le 17 octobre 1955.

EVERTRUE

Grand expert oenologue, collectionneur « boulimique » et érudit en automobiles, Michel DOVAZ amasse des merveilles dans sa propriété de SARLAT. Les 7 voitures sont entassées, parfois à l'abri, parfois non. Comme les frères SCHLUMPH, dans le plus grand secret.

La collection cachée est le graal de tous les grands collectionneurs, tellement les pièces sont exceptionnelles. Mais rien n'est à vendre, rien ne sera jamais à vendre et ce qui est pire c'est que les voitures sont immobilisées et se dégradent...

Puis la roue tourne, et la collection doit être vendue, vite, très vite... Deux ou trois grands collectionneurs avertis pourront acquérir une ou plusieurs automobiles avant que le reste de la collection ne soit vendu aux enchères..

La voiture est à l'abri, mais elle a déjà subi les outrages du temps. Néanmoins, elle reste complète et d'une authenticité exceptionnelle. « Dans son jus », dit-on dans le milieu des collectionneurs.

Une exposition éphémère fait la une des journaux fin des années 70.

Si Michel DOVAZ ne prenait pas le soin d'entretenir, de restaurer, ou de faire restaurer ses voitures, il conservait précieusement toutes les pièces. Ainsi, le Type 55 #55233# était resté complet, bien que partiellement démonté



#55233# dans la collection DOVAZ dans les années 70/80

La voiture est achetée dans cet état par l'actuel propriétaire en 1991.

Un énorme travail de restauration est à prévoir et cela va être huit années de recherches et de restauration par les plus grands spécialistes.

Propriétaire actuel de 1991 à aujourd'hui.



#55253# état en 1991



Identification :

La plaque de châssis est authentique.

*La frappe est strictement conforme aux frappes
BUGATTI d'époque.*

La frappe du N° moteur (33) est visible.



Moteur :

Le véhicule est sorti d'usine en 1933 avec le moteur N° 33. Lors de l'acquisition par Mr DOVAZ, le moteur, en mauvais état, a été déposé et remplacé par un moteur Type 35. La voiture a été remise en configuration d'origine lors de sa restauration par le propriétaire actuel.



Moteur/boite de vitesse :

Tout l'équipage mobile est neuf. La boulonnerie est en partie neuve. Divers petits détails qui étaient en très mauvais état ont été refabriqués, à l'exemple de la petite trappe latérale, illustrée sur la photo ci-contre. Les cache-culbuteurs sont neufs (les anciens devenus poreux étant conservés).

Les axes, équipements mobiles, caoutchoucs, fils de fer de retenue de boulons et, d'une manière plus générale, des pièces d'usure ont été remplacées ou reconstruites en neuf, en respect strict avec l'origine (ci-contre, jonction de la colonne de direction et du boîtier de direction).

La voiture est sortie d'usine avec une boîte de vitesse mécanique. Le Baron TOSITZA a très vite modifié sa voiture pour adapter une boîte préselective WILSON. Lors de la restauration, la voiture a été remise en configuration d'origine avec une boîte de vitesse Type 55 conforme à l'origine.

Un alternateur moderne a été monté pour plus de fiabilité ; l'alternateur d'origine a été conservé.

Une pompe à essence électrique a été montée en plus de la mécanique d'origine.

Cette modification – réversible - apporte un plus grand confort dans la mise en route du véhicule.



Les trains et les freins :

Les trains et les freins ont été restaurés avec le plus grand soin, conformément à l'origine, en conservant le maximum des pièces d'époque :



Les tringleries et commandes par chaînes :

L'ensemble des tringleries et commandes par chaînes et câbles du freinage a été restauré à l'origine. Le pédalier est également restauré.





Le circuit électrique :

Le circuit électrique a été refait à neuf, dans la stricte configuration d'origine et avec des fils en coton. Les accessoires électriques ont été restaurés avec soin : bloc bakélite et couvercle nickelé SCINTILLA ci dessous.



Essieu avant et lames de ressorts

Essieu avant et lames de ressorts sont restaurés.

Les amortisseurs réglables d'origine ayant été remplacés par des standards, il a été procédé à une très longue recherche pour en retrouver quatre d'origine.



Les commandes :

*Toutes les commandes, très complexes sur ce véhicule directement issu de la course, ont été conservés à l'origine.
Echappement neuf. Radiateur « nid d'abeille » refait à neuf.*





Châssis et carrosserie :

- le châssis est celui d'origine, restauré avec le plus grand soin.
- la carrosserie est l'originale, restaurée dans les règles de l'art (caisse, ailes, etc).

Seules les boiseries, trop abîmées, ont été refaites à neuf.

Les cloisons en aluminium bouchonné, elles aussi très abîmées, ont été remplacées par des cloisons neuves, réalisées au modèle et à la main.

La peinture, de très haute qualité, a été refaite aux coloris d'époque.

*Les accessoires nickelés comme à l'origine, les phares et feux d'origine ont été restaurés avec soin.
Phares SCINTILLA d'origine, entourage de calandre restauré.*



Le toit :

Le toit en cuir a été restauré conformément à l'origine.





Les roues :

A sa sortie d'usine, la voiture était équipée des célèbres roues alliage Grand Prix BUGATTI. Très vite le Baron TOSITZA l'équipa de jantes Type 51 (visibles sur la photo de la voiture avant restauration).

Le propriétaire actuel a de nouveau équipé la voiture avec des jantes alliage Grand Prix BUGATTI.



L'intérieur :

*Planche de bord en bois d'origine restaurée, volant restauré, instruments restaurés.
Le compteur de vitesse et le compte-tours étaient manquants : des éléments d'époque
ont été retrouvés et sont restaurés.
Cuir, pavillon et panneaux de portes neufs.*



L'intérieur :

Leviers de portes restaurés (un d'origine, un refabriqués)

Chaque détail, à l'époque pensé et réalisé avec un soin extrême, a été conservé et restauré.





Modèle rarissime et prestigieux.

8 exemplaires, 3 sont dans leur configuration stricte d'origine.

Unique exemplaire avec le toit garni de cuir d'origine.

Directement issu de la course.

Mécanique extraordinaire.

Puissante et performante.

Historique exceptionnel, 3 propriétaires en 77 ans.

Restauration de très haute qualité dans le respect de l'origine.

La voiture n'est pas « sur-restaurée » à l'américaine.

Fonctionnement parfait.

Authenticité vérifiée et incontestable.

La voiture a très peu roulé depuis sa fin de restauration en 2000.

EVERTRUE

63 Mody Road, Houston Centre Rm. 604 / 6F, Tsimshatsui Kowloon Hong Kong

+852 9504 8925 / +33 6 21 87 60 79

mandeix@me.com



BUGATTI T44

Fiacre 1928
Châssis #44580#



Bugatti « Fiacre »

Carrosserie « E. Bugatti »

Chassis 44580

Essieu av. n° 339 - Boîte vitesse n° 337 - Cache : n° 190

Pont arrière : 1/2 - 5/0 - 3/4

Ferrures pare-feu G : 44CH27 - D : 44CH26





Historique

*1er propriétaire : Baron d'Erlanger. Banquier en 1928.
(nom inscrit à la mine de plomb derrière le tableau de bord lors du montage)*

1946 : Mr. René Veignant, Paris 16ème

années 50 : Mr. Henri Novo

années 50 : Mr. Michel Dovaz, exposée au Musée de Sarlat

1990 le 1er octobre : Mr. Bonabosh.

Vendue à l'actuel propriétaire le 18 juin 1991.

Restauration « concours » de 1994 à 1997

Présentée à Bagatelle en 1997 et sur le stand Rétromobile à Paris en 1998



EVERTRUE

63 Mody Road, Houston Centre Rm. 604 / 6F, Tsimshatsui Kowloon Hong Kong

+852 9504 8925 / +33 6 21 87 60 79

mandeix@me.com



BUGATTI T49

Faux cabriolet 1932
Châssis #44910#



Carrosserie « Faux Cabriolet »

Probablement « Gangloff »

Chassis 44910

Essieu av. - Patte avd - Boîte vitesse - Boîte carter - Boîte à cames : n° 508

Pont : n° 507





Historique

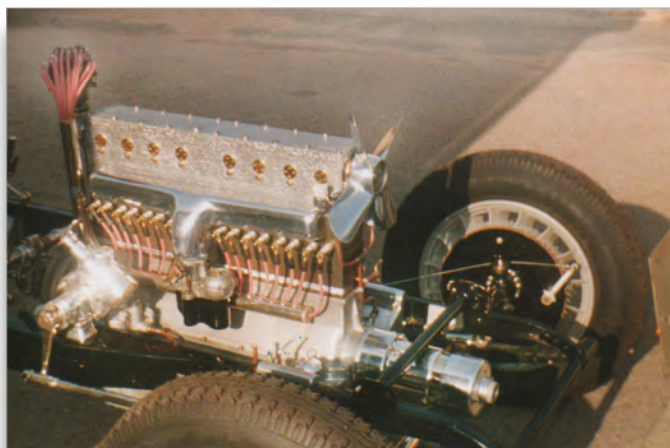
*1er propriétaire : Mr. Pierre Colin, Soissons.
le 2 avril 1952 - n° immatriculation : 4573AF2*

*En 1952, elle portait le n° immatriculation 9452G lorsque Mr. Michel Dovaz s'en est rendu propriétaire
et l'a exposée au Musée de Sarlat.*

Mr. Bonabosh l'a acquise le 1er octobre 1990.

Vendue à l'actuel propriétaire le 18 juin 1991.

Restauration « concours » de 1995 à 1998



EVERTRUE

63 Mody Road, Houston Centre Rm. 604 / 6F, Tsimshatsui Kowloon Hong Kong

+852 9504 8925 / +33 6 21 87 60 79

mandeix@me.com