

EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972



1938 – Lagonda V12 DHC

Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG

Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg / Germany | T +49 (0) 40 99 99 86 80 0

Web www.eberhard-thiesen.de E info@eberhard-thiesen.de



1938 – Lagonda V12 DHC



- Eines von nur etwa 40 gebauten V12 DHC – eines der exklusivsten britischen Zwölfzylinder-Automobile der Vorkriegszeit
- Umfangreich dokumentierte Historie seit der Auslieferung
- Originalmotor sowie zahlreiche weitere originale Fahrzeugkomponenten erhalten
- Regelmäßig auf internationalen Lagonda-Veranstaltungen und Langstreckenfahrten eingesetzt
- Umfassende Wartungs-, Fahrten- und Besitzerdokumentation
- Eine seltene und sofort einsatzbereite Chance für wahre Kenner



Dieses Automobil

Der Lagonda V12 Drophead Coupé zählt zu den faszinierendsten britischen Luxusautomobilen der späten Vorkriegszeit. Mit seinem von W. O. Bentley entwickelten Zwölfzylindermotor, der eleganten offenen Werkskarosserie und seiner äußerst geringen Produktionszahl nimmt dieses Modell innerhalb der Geschichte der Marke Lagonda eine besondere Stellung ein. Bis heute gilt der V12 als Höhepunkt der Vorkriegsentwicklung des traditionsreichen Herstellers.

Die umfangreich erhaltenen Unterlagen ermöglichen es, die Geschichte dieses Automobils bis zu seiner Bestellung am **17. Mai 1938** und seiner Auslieferung an den ersten Eigentümer **L. Rose** am **15. Juli 1938** zurückzuverfolgen. Aus den historischen Dokumenten geht hervor, dass der Wagen ursprünglich in Schwarz mit feinen silbernen Zierlinien sowie bordeauxrotem Lederinterieur ausgeliefert wurde. Bereits aus den ersten Betriebsjahren sind Werkstatt- und Serviceeinträge überliefert, die den außergewöhnlich hohen Dokumentationsgrad dieses Fahrzeugs unterstreichen.

In den folgenden Jahrzehnten verblieb der Lagonda zunächst in Großbritannien, bevor er in den 1960er-Jahren nach Rhodesien, dem heutigen Simbabwe, gelangte. Dort befand sich das Fahrzeug über viele Jahre im Besitz von W. L. D. Player, der umfangreiche Restaurierungsarbeiten durchführen ließ. Nach seiner Rückkehr nach Großbritannien im Jahr 1982 wurde der Wagen schließlich im Jahr 2000 von jetzigem Eigentümer übernommen, der ihn über rund 25 Jahre hinweg mit außergewöhnlicher Hingabe pflegte und regelmäßig auf internationalen Ausfahrten sowie Veranstaltungen des Lagonda Clubs bewegte. Ein sorgfältig geführtes Fahrtenbuch, zahlreiche Wartungsunterlagen sowie eine umfassende Dokumentation der technischen Arbeiten zeichnen diese außergewöhnlich lange Eigentümerschaft eindrucksvoll nach.

Besondere Aufmerksamkeit galt während dieser Zeit stets der technischen Zuverlässigkeit des Fahrzeugs. Der originale Motor ist ebenso erhalten geblieben wie zahlreiche weitere Originalkomponenten. Gleichzeitig wurden verschiedene technische Verbesserungen – darunter unter anderem zusätzliche elektrische Benzinpumpen, eine elektronische Zündung sowie Optimierungen einzelner Fahrwerks- und Schmiersystemkomponenten – mit großer Sorgfalt ausgeführt. Nach Angaben des Eigentümers erfolgten diese Maßnahmen grundsätzlich so, dass eine Rückführung in den ursprünglichen Auslieferungszustand möglich bleibt.

Welchen Stellenwert dieses Fahrzeug innerhalb der internationalen Lagonda-Gemeinschaft genießt, verdeutlicht auch ein persönliches Schreiben des langjährigen Präsidenten des Lagonda Club. Darin würdigt er den hervorragenden Pflegezustand, die außergewöhnliche Zuverlässigkeit sowie die regelmäßige Teilnahme des Fahrzeugs an internationalen Ausfahrten und bezeichnet das V12 Drophead Coupé als eines der schönsten Beispiele der Lagonda-Karosseriebaukunst.

Heute präsentiert sich dieser Lagonda V12 Drophead Coupé als außergewöhnlich authentisches Sammlerautomobil mit dokumentierter Besitzer- und Wartungshistorie über mehr als acht Jahrzehnte. Die Verbindung aus original erhaltenen Hauptkomponenten, sorgfältiger technischer Betreuung und einer bemerkenswert umfassenden Dokumentation macht diesen Wagen zu einer seltenen Gelegenheit für Sammler.





Marken- und Modellgeschichte

Eigentlich wollte er Opernsänger werden: der Gründer von Lagonda Motor Co. Ltd., Wilbur Gunn aus Ohio, war 1898 nach London gereist um seine Stimme weiter auszubilden. Er entschied sich dann aber für seine technische Begabung und gründete ein Jahr später die Firma Lagonda, die mit dem Bau von Motorrädern und dreirädrigen Gefährten begann. Ab 1909 entstanden die ersten Automobile.

Jahrzehnte später, nach glanzvollen Rennerfolgen in LeMans, aber wirtschaftlich turbulenten Zeiten wurde Lagonda vom neuen Inhaber Alan Good, welcher die Marke vor der Insolvenz rettete, schließlich komplett umgekrempelt. Als er 1935 die Leitung übernahm hatte er ein klares Ziel für Lagonda vor Augen: innerhalb der nächsten zwei Jahre sollte das beste Auto der Welt den Namen Lagonda tragen. Um dieses Ziel zu verwirklichen warb Alan Good ein hochkarätiges Ingenieursteam bei Rolls-Royce Motors, mit niemand geringerem als Walter Owen Bentley an der Spitze ab.

Im Zuge der Neuausrichtung konzentrierte man sich somit auf das Luxussegment. Der visionäre Geist gipfelte im Jahr 1936 in dem Entwurf eines neuen, spektakulären Meisterwerks, welcher 1938 offiziell vorgestellt wurde: dem Lagonda V12.

Das absolute Herzstück dieses Modells war ein technisches Kunstwerk, welches von Walter Owen Bentley höchstpersönlich entworfen wurde. Er konstruierte einen hochentwickelten 4,5-Liter-V12-Motor mit einer oben liegenden Nockenwelle pro Zylinderbank. Das Triebwerk leistete vorerst rund 180 PS (V12 Sanction I), später im V12 Sanction II dann sogar knapp über 200 PS. Diese PS verliehen dem schweren Wagen in Kombination mit seinem seidenwechem Lauf die Souveränität eines echten Supersportwagens seiner Zeit.

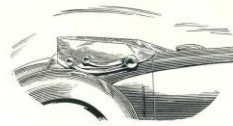
Besonders begehrt war die Karosserieform des Drophead Coupés (DHC). Da Lagonda traditionell nur fahrbereite Chassis auslieferte, unterschied sich das Erscheinungsbild der einzelnen Lagondas V12 je nach gewähltem Designer und Karosseriebauunternehmen (Coachbuilder). Zwar stammte eine Großzahl der eleganten Werkskarossen vom hauseigenen jungen Designer Frank Feeley, doch anspruchsvollere Kunden ließen das nackte Fahrgestell häufig individuell und extern einkleiden.

Zwischen 1939 und 1940 verließen nur rund 189 Exemplare des Lagonda V12 das Werk, darunter etwa 150 Lagonda V12 Sanction I und rund 40 Lagonda V12 Sanction II. Die Kombination aus der so geringen Stückzahl und der wegweisenden Motorenbaukunst von Walter Owen Bentley macht dieses Automobil heute zu einem der wertvollsten Juwelen des klassischen britischen Handwerks.

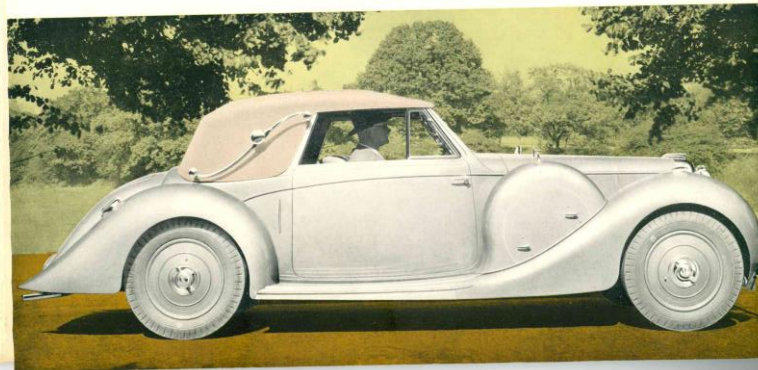
EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972



It is not easy to decide whether the D.H. Coupe is better looking with hood up or down. But, with hood folded, the entire car takes on an added air of high-performance and flatters the designer by blending perfectly into the flowing body-lines of this beautiful car.



The LAGONDA Four-seater DROPHEAD COUPÉ

Twelve Cylinder, 10' 4" w.b. chassis. Six Cylinder, 10' 7 1/2" w.b. chassis.

Only in the Drophead Coupe can the full range of motoring pleasures in all weathers be completely realised.

With the hood down one gets that sense of unrestricted "ceiling" which many of us find essential to the full enjoyment of that exhilaration that only a fast and powerful open car can give. When the weather is disabliging, a new type of balanced easy-fold hood enables one to protect everybody inside the car exactly as in a Saloon... and that without calling upon one's talents as a contortionist.

Apart from the obvious advantages of ready convertibility, the Drophead Coupe lends itself also to body-line treatment and general balance of design in a manner impossible to the same interesting degree in any other type.

During the past season the LAGONDA Drophead Coupe has been generally acknowledged to be one of the best looking cars ever built.

For 1939 we have therefore perfected certain details of finish and arrangement of all those small points which owners have criticised.

Particular care has been taken to set the rake of the windscreen at such an angle that when driven open, back draught is practically non-existent.

Such revisions will, we are confident, enable this wonderfully attractive car to retain its supremacy for good looks, allied to performance, in the coming season.

Page Nine

Lagonda
Drophead
Coupe

Lagonda
Sport
Saloon

Lagonda
Saloon

Lagonda
Saloon
de Ville

Lagonda
Limousine

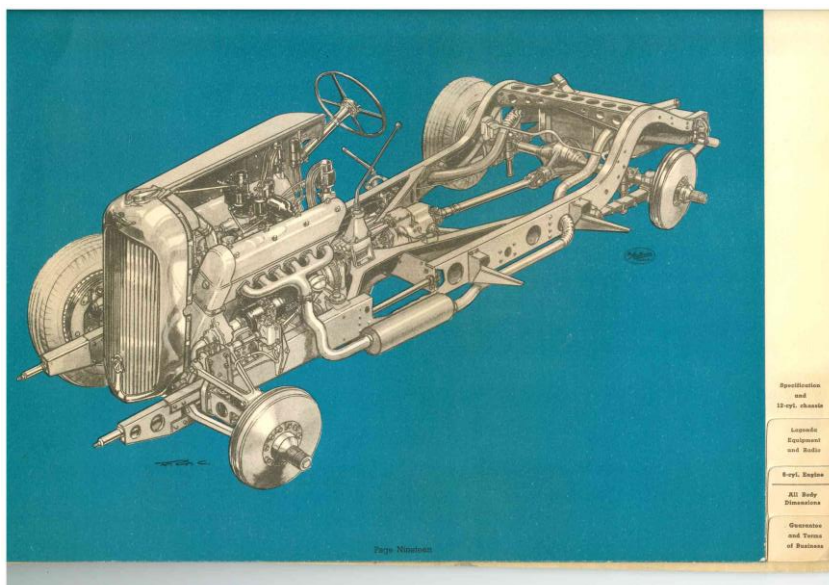
Specification
and
12-cyl. chassis

Lagonda
Equipment
and Radio

8-cyl. Engines

All Body
Dimensions

Geometries
and Turns
of Steering



Peter Nindson

Specification
and
12-cyl. chassis

Lagonda
Equipment
and Radio

8-cyl. Engines

All Body
Dimensions

Geometries
and Turns
of Steering



Daten & Fakten

Baujahr	1938
Stückzahl	189 Stück, davon weniger als 40 als Drophead Coupé
Farbkombination	grün, Lederinterieur beige, Verdeck schwarz
Laufleistung (abgelesen)	42.780 Meilen
Motor	Lagonda 60°-V12, wassergekühlt, obenliegende Nockenwellen
Hubraum / Leistung	4.480 ccm, ca. 180 PS (Werksangaben)
Getriebe	Manuel, 4-Gang
Bremsen	Trommeln vorn/hinten, hydraulisch
Leergewicht	ca. 1.990 kg (FIVA-CARD)
Höchstgeschwindigkeit	ca. 170 km/h
Dokumente	deutsche H-Zulassungspapiere, FIVA-Pass, Eigentümer-Historie, zahlreiche historische Dokumente, Wartungsunterlagen





Appendix

Standort	Hamburg, Deutschland
Preis	auf Anfrage (MwSt. nicht ausweisbar)
Kontakt	Eberhard Thiesen +49 (0) 172 – 459 34 35
	Kevin Kupfernagel +49 (0) 40 – 9999 868 03

Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG

Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg, Deutschland

T +49 (0) 40 – 99 99 86 80 0

info@eberhard-thiesen.de / www.eberhard-thiesen.de



Die in diesem Exposé enthaltenen Angaben sind freibleibend und stellen keine Zusicherung oder Eigenschaftsbeschreibung im Sinne der Gesetze dar. Für Irrtümer oder Druckfehler können wir keine Haftung übernehmen.