



1932 Bugatti Type 55 Cabriolet par Vanvooren

Châssis n° 55204

- 1 sur 38 « Type 55 » produites
- Rare et élégante carrosserie par Vanvooren
- Victorieuse du 1er Rallye Lyon-Charbonnières (1947)
- Historique limpide et très documenté
- Exemple très original (Moteur, boîte, pont, châssis, Carrosserie à 80%)
- Restauration complète par un atelier renommé

A la fin de 1931, l'agent Bugatti parisien Dominique Lamberjack, ami de Jean Bugatti, fit une demande à l'usine pour avoir la semi-exclusivité des châssis Type 55, 2,3 litres, livrés chez lui. Un châssis sur deux devait lui être livré et l'autre moitié aux clients privilégiés de l'usine. Ainsi Lamberjack souhaitait s'assurer une exclusivité sur la prometteuse : " Super Sport double arbre ". L'histoire dira qu'aucun châssis ne lui parviendra avant mars 1932 alors que les cinq premiers clients de l'usine avaient déjà reçu leurs voitures. Lamberjack grand ami de Robert de Prandières, directeur de la carrosserie Vanvooren à Courbevoie, obtient que la majorité des châssis soient confiés à Vanvooren pour y être carrossés.

Parmi les six châssis Bugatti Type 55 livrés à Paris, cinq furent habillés par Vanvooren et un par Figoni.

L'histoire de #55204, CABRIOLET VANVOOREN DEUX PLACES

1. La vie parisienne avec Vladimir de Constantinovitch

Le châssis 55204 fut le premier des cinq châssis commandés par Lamberjack entre mars et novembre 1932. La commande date du 8 février 1932, date à laquelle 55204 est facturé à " Lamberjack fils - Paris " pour 72 000 francs. Comme convenu 55204 fut envoyé à la carrosserie Vanvooren à Courbevoie pour recevoir une très jolie caisse cabriolet deux places. Le nom du premier propriétaire n'est pas connu avec certitude, mais nous savons qu'il habitait Paris grâce à l'immatriculation d'origine du véhicule 9762 RF 5 correspond à une plaque du département de la Seine.

Nous savons également que l'auto a appartenu à un amateur surnommé "l'Amiral". Lamberjack confia en 1990 avoir eu dans sa clientèle le fils du général de Constantinovitch, dit "l'Amiral", habitant boulevard Haussmann.



Vladimir de Constantinovitch est né à Trieste en juin ou juillet 1879. Son père le général Alexandre de Constantinovitch, commanda la garde royale de Serbie. Sa mère, une richissime serbe leur permit de disposer d'un grand nombre de domaines en Serbie, et d'un patrimoine immobilier à Trieste. Vladimir était sorti de l'école militaire de Belgarde. Il avait épousé une riche américaine, Anne Heyward Cutting, de New York, dont la famille avait fait fortune dans les chemins de fer. Au décès prématuré de son épouse en novembre 1921, il se remaria avec une française du Nord, se partageant entre son appartement du 170 boulevard Haussmann et son château dans la Somme, et le Touquet Paris - Plage.

Vladimir dilapida consciencieusement la fortune familiale, aidé en cela par ses nombreuses conquêtes : Bugatti 37A, 57C et Hispano 32CV et un Type Sport. Constantinovitch achetant ses voitures neuves, comme le prouvent les registres de vente Hispano et Bugatti, Il est logique de conclure qu'il acheta neuf le châssis 55204, et le fit porter à Courbevoie par l'intermédiaire de son ami Lamberjack.



2. Une vie de course avec Pierre Daligand

Le cabriolet 55204 arrive à Mâcon en été 1946 sous l'immatriculation garage « 6009 W 5 » pendant quelques mois. Le nouveau propriétaire était une personnalité du monde de l'automobile lyonnais. Pierre Daligand, à la fois stomatologue et responsable de la concession Renault du Garage Continental de Mâcon. Il vint à la compétition par la moto en 1929, année où il s'essaya avec quelques succès au guidon d'une Magnat-Debon 350 cm³ de série. En 1932, il participe à diverses épreuves dont le Circuit de l'Ain avec une Motosacoche 500 cm³, et c'est en 1934, qu'il passe à l'automobile sur circuit et en rallye. L'année 1936 marqua le début de sa période Bugatti, avec successivement un Type 37, un 43 roadster, un faux-cabriolet Type 49 puis un Ventoux.

- 1946 : Le IXe Rallye des Alpes Françaises (du 12 au 15 juillet)

Notre voiture fut engagée dans ce rallye qui était le premier de l'après-guerre en France. Longue de 3 000 à 4 000 km, l'épreuve traversait les Alpes de la France à l'Allemagne par l'Italie, la Suisse, la Yougoslavie et l'Autriche. La difficulté du parcours et les moyennes imposées faisaient que peu de concurrents arrivaient à respecter les temps impartis. Pierre

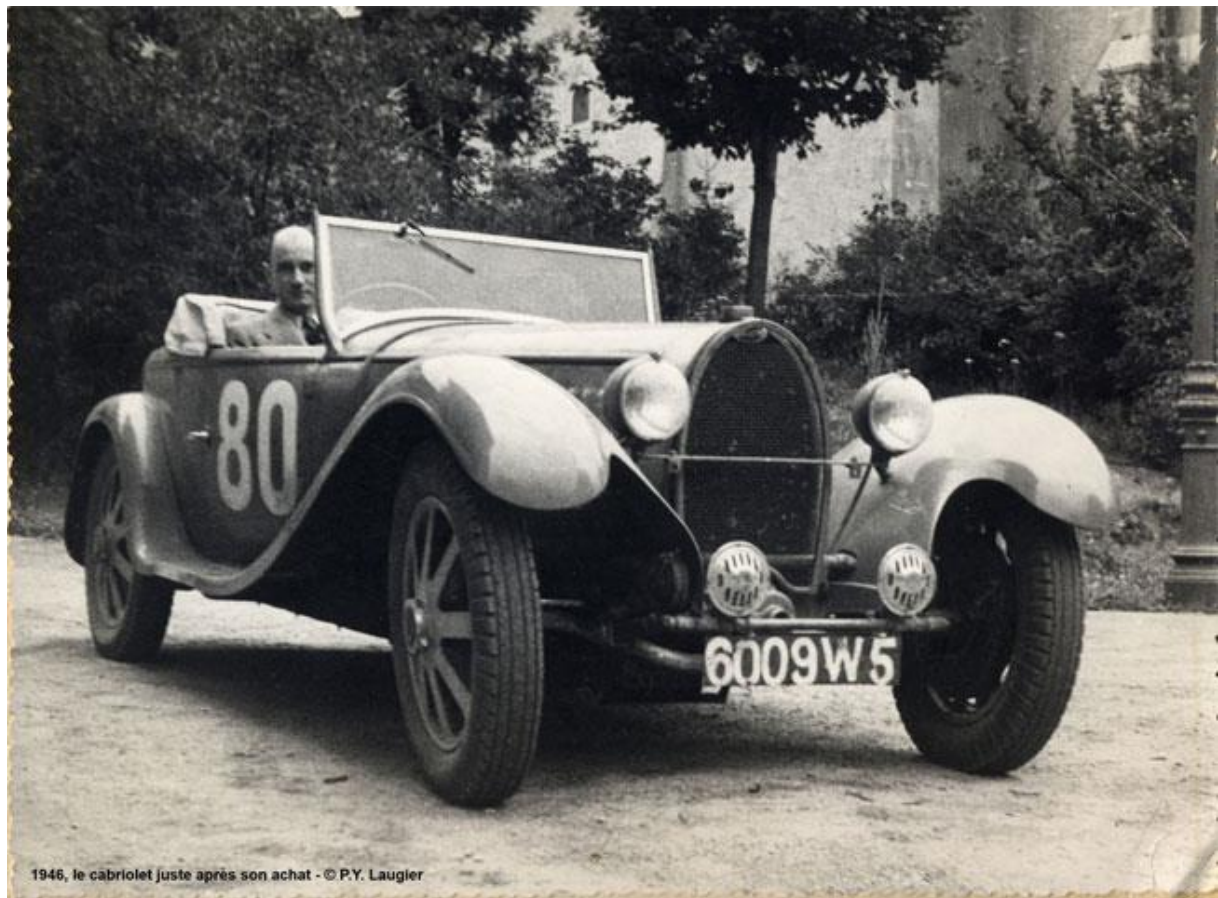
Daligand, au volant de son Type 55, réalisa le meilleur temps de l'épreuve départ arrêté à Annecy. La voiture porte alors le numéro de course 80, et les plaques minéralogiques de son garage. Elle se comporte très brillamment jusqu'à des ennuis d'alimentation d'essence menant à un abandon.

- 1947 : Le Premier Rallye Lyon-Charbonnières (Du 21 au 23 mars)

Cette compétition fut créée par le Dr. Daligand. Avec deux collègues du M.C.L, il conçut tout le parcours et le règlement, et déposa son projet auprès de l'Association Sportive de l'A.C.R (Automobile Club du Rhône).

Pour cette course, Daligand demande à un ouvrier du garage Continental, Monsieur Molla, de modifier la caisse de sa Bugatti Type 55 cabriolet, en fabricant des éléments en aluminium adaptés sur la structure bois du cabriolet Vanvooren. La partie centrale de la caisse en tôle fut conservée. Les portes furent échancrées et des ailes sport remplacèrent les longues ailes d'origine.

La course se déroulait en trois boucles assez éprouvantes pour les hommes et leur monture. 51 équipages atteignirent l'arrivée en dépit de la pluie, de la neige et des épreuves nocturnes. Pierre Daligand remporte l'épreuve au volant de sa Bugatti Type #55204.



- 1947 : Le Xe Rallye International des Alpes (du 11 au 15 juillet)

L'épreuve se dispute sur 1 050 km, avec un départ sur le vieux Port de Marseille et l'arrivée à Cannes. Sur les 61 concurrents au départ seuls 27 furent classés. La course est remportée par Gaston Descollas, concessionnaire Bugatti marseillais au volant d'une autre Bugatti Type 55, numéro de course 112 et châssis 55201. Pierre Daligand, avec le numéro 111, abandonne à la suite de l'éclatement d'un pneu alors qu'il menait la course.

Cette dernière course marque la fin de la carrière sportive de notre bolide.

La voiture fut revendue début 1948 " à des petits jeunes du Beaujolais " lesquels ne mirent jamais la Bugatti à leur nom.

3. Bernard Roche, Château de Milly

La voiture est revendue le 12 juin 1958 et immatriculée sous le numéro 6271 AX 69. Bernard Roche, un original de la vallée du Rhône et de la Dordogne passait de château en château à la recherche de trésors et collectionnait les Bugatti et autres voitures des Années Folles. Dans son château de Fénelon en Dordogne, il cachait une Bugatti huit soupapes, un Type 44 et un Type 49. Il se souvenait du Type 55 " revendu à des gens de Paris, complète, avec ses roues aluminium, pour la somme de 150 000 anciens francs. " Pour une raison inconnue, le Type 55 ne fut immatriculé à son nom qu'en 1958 alors que la voiture est déjà physiquement chez son propriétaire suivant, Monsieur Liandier, depuis avril 1955. Il doit s'agir d'une régularisation... très tardive. Mais les faits et les photos le prouvent.



4. Pierre Proust à Montrouge : 55204/55202 destins croisés

Nous retrouvons les deux sœurs dans le garage de Pierre Proust au 41 rue Racine dans les années 1955 et suivantes. Dans cet entre dédié aux Bugatti officiait Henri Novo, transfuge du garage Teillac. Lors de leurs passages réguliers au garage s'opère une inversion des cartes grises et des plaques châssis entre les deux voitures qui subsiste à ce jour. Une inspection de 55202 au musée de Mulhouse ne laisse aucun doute sur cet inversion ancienne.



5. Maurice Liandier Fontenay/s Bois : immatriculation le 9 avril 1955

Les notes de réparations d'Henri Novo relatent une première intervention sur le Type 55 à l'époque de l'immatriculation par Proust.

Nous pouvons en déduire que Liandier avait déjà acheté l'auto :

- Le 15 janvier 1954 : " Type 55 Liandier, dégroupé, changé les pistons, refaire les plans de joints. "

- Puis le 25 octobre 1954 : " 55 Liandier, vilebrequin révisé par l'usine. Cylindres 60m/m5 de hauteur piston "

Le jeune Maurice baignait dès sa jeunesse dans un milieu privilégié. Il eut toute sa vie des Bugatti dès les années 1920. Il s'inscrit aux Beaux-Arts mais fit carrière comme responsable de l'entretien dans les usines de pelleteries de la maison " C et E Chapal Frères et Cie, Teinturerie de Pelleterie et Fourrures " propriété de la famille Bardinon. Liandier était un bugattiste de longue date car il possédait avant-guerre un Type 35 Grand Prix de Lyon 1924 et un Type 30 Indianapolis. Liandier conserva son Type 55 pendant près de dix ans. Il fut révisé

chez Teillac par Novo en 1954-1955 comme noté dans les archives de ce dernier. Liandier ramena sa Bugatti dans sa propriété à Chateauneuf-de-Grasse en 1962.

6. Dans la célèbre collection Pierre Bardinon

Le véhicule fut revendu le 9 juin 1965 à Pierre Bardinon, le célèbre collectionneur français qui n'eut de cesse de rassembler au Mas du Clos, les Ferrari les plus importantes de l'histoire de la course automobile ainsi que des modèles de marques emblématiques et sportives comme Bugatti. Le fils de Monsieur Liandier possède des photos de la voiture et la facture adressée à Pierre Bardinon. Il s'agit bien de l'ancien cabriolet Vanvooren 55204, dans sa configuration Lyon-Charbonnières 1947.

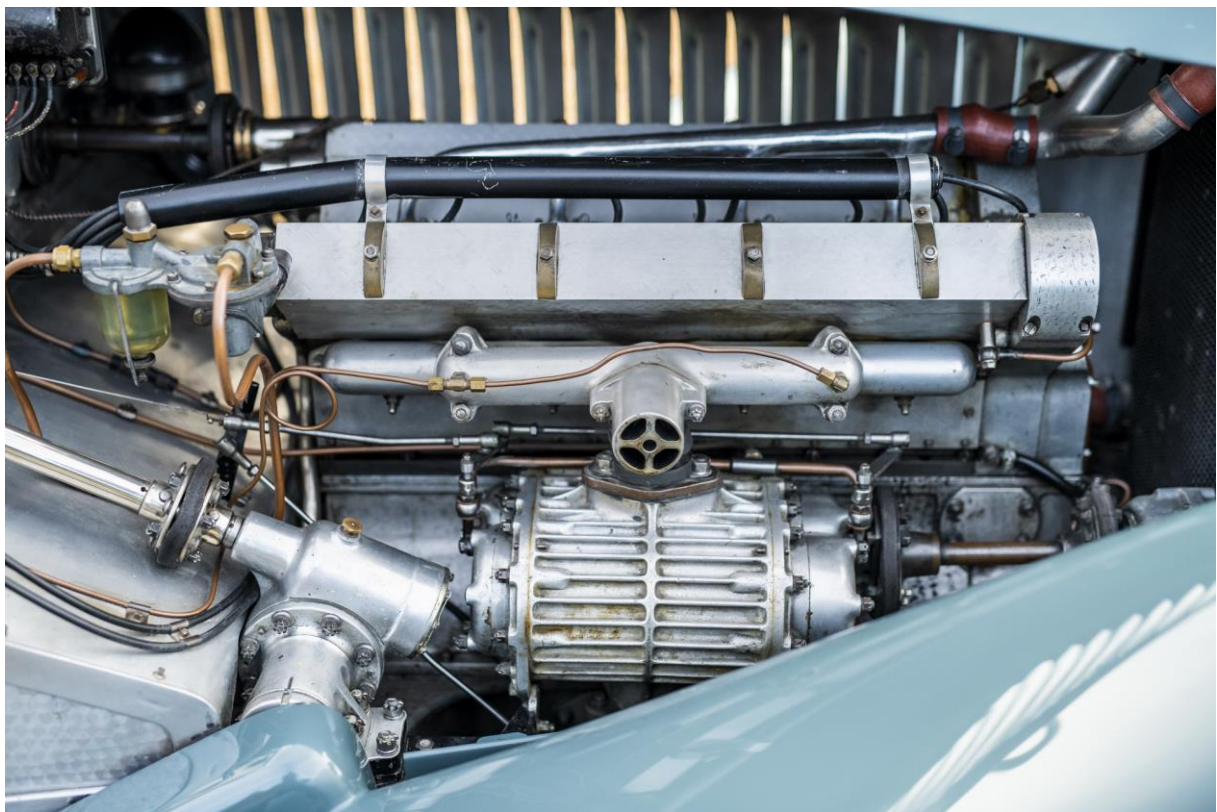
La Bugatti 55204, fatiguée mais complète, fit ainsi le chemin de retour de Grasse à Paris au printemps 1965. Pierre Bardinon demanda par la suite à Henri Novo de prélever le moteur double arbre pour le mettre dans un châssis Grand Prix d'origine, non identifié, que lui assembla le mécanicien en 1965. Depuis cette période, le moteur ex 55204 est dans la " Type 51 " ex-Bardinon, ex-Frédéric Chandon de Briailles, aujourd'hui conservé dans une collection française. Le châssis 55204, sans moteur, propriété de Pierre Bardinon, resta chez Novo en attendant une résurrection. Celle-ci se produisit 40 ans plus tard.



7. Un collectionneur d'élite, Charles Robert

Habitué du garage Novo, à qui il acheta un châssis de Type 57 qui traînait à Montrouge, et sans doute dans la même période le châssis 55204. Le Type 55 est examiné dans le sous-sol de sa villa de Nogent, vers 1986. La voiture est alors telle qu'abandonnée par Bardinon chez

Novo en 1965. Tous les éléments mécaniques étaient encore sur le véhicule : l'essieu avant, la boîte de vitesse et le pont arrière étaient, et sont encore, ceux d'origine. Le cadre est celui de 55204. La partie centrale, en tôle, vestige de la caisse Vanvooren, tout comme les boiseries coupées derrière le siège, rappelaient le beau cabriolet deux places qui fut modifié par Daligand en 1947. Charles Robert décida de refaire une caisse munie de portes, dans le style de la carrosserie de 1932. Il demande également au talentueux Laurent Rondoni des ateliers " Ventoux Moteurs " à Carpentras, d'assembler un moteur compétitif, et de réaliser une restauration complète de la voiture. Charles Robert disparut hélas avant de le voir gravir à toute allure le Mont Ventoux pour son premier galop d'essai.



8. Le retour à l'origine

Lors de la vente de Retromobile 2015, c'est un autre amateur français qui s'en porte acquéreur. Il est le propriétaire de la Bugatti type 51 remontée dans les années soixante pour Pierre Bardinon, par Henri Novo avec le moteur 5 de 55204. Afin de réunir moteur et châssis, il achète l'auto aux enchères et lui réinstalle le moteur original. Par ailleurs, il se porte également acquéreur de la caisse du Lyon Charbonnières 1947 pour compléter l'ensemble et boucler l'histoire. Il décide de restaurer l'auto dans son exacte configuration originale, couleurs y compris : le Cabriolet Vanvooren deux places de 1932. Il constate que le capot, le tablier et l'armature bois de la caisse et une grosse partie de la carrosserie (y compris la partie inférieure des portes, jusqu'à l'aplomb du siège) sont d'origine. Ceci va permettre de réaliser la ligne de l'arrière, exactement comme sortie des Ateliers Vanvooren à l'époque. Un travail

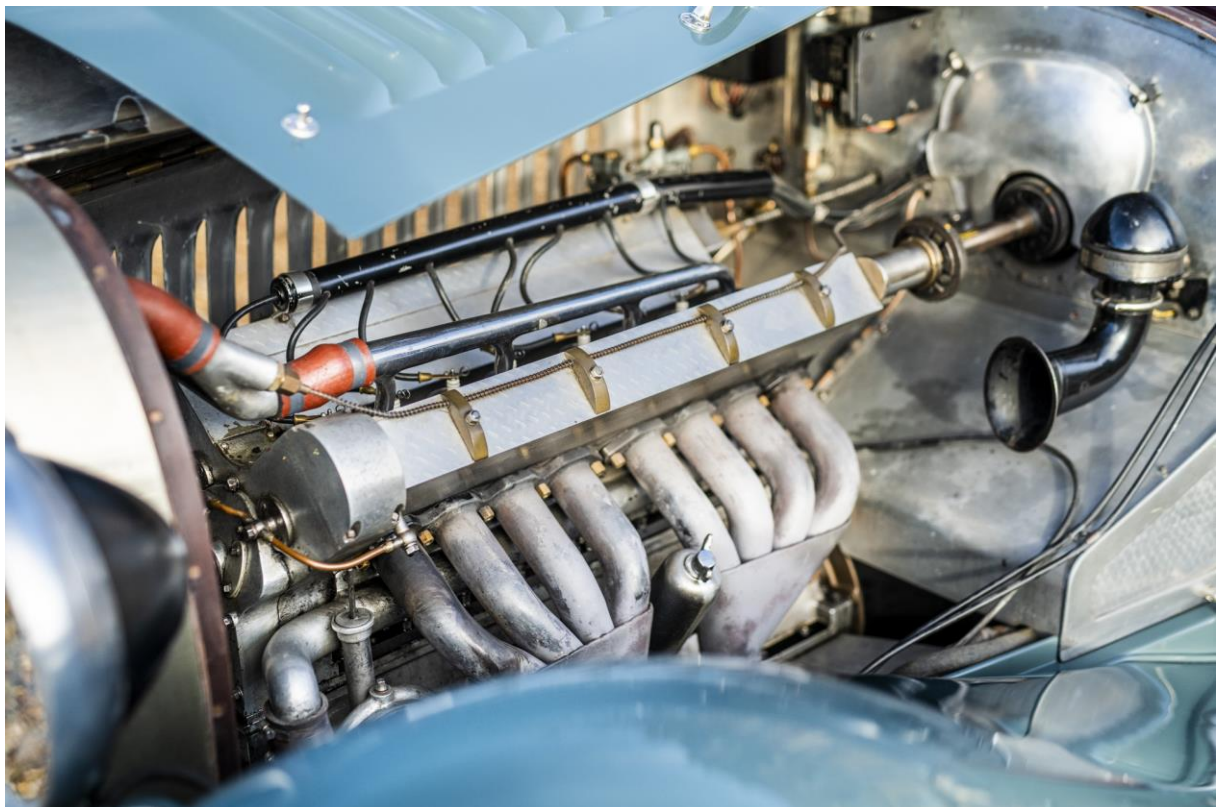
important de recherche et d'étude des photos de la voiture dans sa configuration de 1932, aboutit à la reconstruction fidèle de la caisse à partir de la majeure partie de son ossature.

Nous devons à Pierre-Yves Laugier la richesse de la documentation et la limpidité de l'historique de 55204. Historien reconnu de la maque Pierre-Yves a mis en lumière le passé riche de cette auto.

Selon lui, ce cabriolet Bugatti type 55 par Vanvooren est une des voitures les plus originales des 38 Type 55 produites. Seules 29 exemplaires ont survécu, mais moins de vingt possèdent la majorité de leurs composants originales.

Ce cabriolet n'est autre qu'un des deux cabriolet Vanvooren survivants, possédant toute sa mécanique d'origine, son cadre de châssis original, les numéros conformes à son moteur gravés sur son train avant, son capot, les boîtes à cames, la boîte de vitesse et le pont arrière. Proposant des performances routières hors-normes à l'époque notre Bugatti 55 est encore aujourd'hui une voiture s'adressant à des collectionneurs avertis et exigeants.

*Historique extrait des recherches de Pierre-Yves Laugier.



Chassis number 55204

- 1 of 38 "Type 55" produced
- Rare and elegant Cabriolet bodywork by Vanvooren
- Winner of the 1st Lyon-Charbonnières Rally (1947)
- Clear and well documented history
- Very original example (Engine, gearbox, axle, chassis, 80% of the bodywork)

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473

- Complete restoration by a renowned workshop

At the end of 1931, the Parisian Bugatti agent Dominique Lamberjack, a friend of Jean Bugatti's, asked the factory for semi-exclusive rights to the Type 55 2.3-liter chassis delivered to him. Every second chassis was to be delivered to him and the other half to the factory's privileged customers. Thus, Lamberjack wanted to secure exclusivity on the promising "Super Sport twincam". History will tell that no chassis would arrive until March 1932 when the first five factory customers had already received their cars. Lamberjack, a great friend of Robert de Prandières, director of the Vanvooren coach builder in Courbevoie, obtained that the majority of the chassis be entrusted to Vanvooren for bodywork.

Among the six Bugatti Type 55 chassis delivered in Paris, five were dressed by Vanvooren and one by Figoni.



The history of #55204, VANVOOREN CABRIOLET DEUX PLACES

1. Parisian life with Vladimir de Constantinovitch

Chassis 55204 was the first of five chassis ordered by Lamberjack between March and November 1932. The order was dated February 8, 1932, when 55204 was invoiced to "Lamberjack fils - Paris" for 72,000 francs. As agreed, 55204 was sent to Vanvooren in Courbevoie to receive a very nice two-seater cabriolet body. The name of the first owner is not known with certainty, but we know that he lived in Paris thanks to the original registration of the vehicle : 9762 RF 5 corresponds to a plate of the department of the Seine.

We also know that the car belonged to an amateur nicknamed "the Admiral". Lamberjack confided in 1990 that he had in his clientele the son of General de Constantinovitch, known as "the Admiral", living on boulevard Haussmann.

Vladimir de Constantinovitch was born in Trieste in June or July 1879. His father, General Alexander of Constantinovich, commanded the Royal Guard of Serbia. His mother, a wealthy Serbian woman, gave them many estates in Serbia and in Trieste. Vladimir had graduated from the military school in Belgrade. He had married a wealthy American woman, Anne Heyward Cutting, from New York, whose family had made a fortune in the railroad business. After his wife's untimely death in November 1921, he remarried a French woman from the north of France, dividing his time between his apartment at 170 Boulevard Haussmann and his castle in the Somme, and Le Touquet Paris Plage.

Vladimir conscientiously squandered the family fortune, helped by his numerous conquests: Bugatti 37A, 57C and Hispano 32CV and a Type Sport. Since Constantinovich bought his cars new, as the Hispano and Bugatti sales records prove, it is logical to conclude that he bought chassis 55204 new, and had it brought to Courbevoie through his friend Lamberjack.



2. A life of racing with Pierre Daligand

Then 55204 arrived in Macon in the summer of 1946 keeping the garage registration "6009 W 5" for a few months. The new owner was a personality of the automobile world in Lyon. Pierre Daligand, at the same time stomatologist and manager of the Renault dealership of the Garage Continental in Macon. He started competition through motorcycling in 1929, the year in which he tried his hand at the handlebars of a Magnat-Debon 350 cm3 series bike with some

success. In 1932, he participated in various events including the Circuit de l'Ain with a Motosacoche 500 cm³, and in 1934, he switched to cars on the circuit and in rallies. The year 1936 marked the beginning of his Bugatti period, with successively a Type 37, a 43 roadster, a Type 49 faux-cabriolet and a Ventoux.

- 1946: The IXth Rally of the French Alps (July 12-15)

Our car was entered in this rally, which was the first post-war rally in France. The event was between 3,000 and 4,000 km long and crossed the Alps from France to Germany via Italy, Switzerland, Yugoslavia and Austria. The difficulty of the route and the average speed required meant that few competitors managed to keep to the time limit. Pierre Daligand, at the wheel of his Type 55, achieved the best time of the race from a standing start in Annecy. The car had the race number 80 and the license plates of his garage. It behaved brilliantly until fuel supply problems led to its withdrawal.



- 1947: The First Lyon-Charbonnières Rally (March 21-23)

This competition was created by Dr. Daligand. With two colleagues from the M.C.L., he designed the entire route and the rules, and submitted his project to the A.C.R. (Automobile Club du Rhône) Sports Association.

For this race, Daligand asked a worker from the Continental garage, Mr. Molla, to modify the body of his Bugatti Type 55 cabriolet, by making aluminum elements adapted on the wooden structure of the Vanvooren cabriolet. The central part of the body made of sheet metal was kept. The doors were notched, and sport wings replaced the original long wings.

The race took place in three legs, which were quite demanding for the men and their machine. 51 crews reached the finish despite heavy rain, snow and night-time events. Pierre Daligand won the event in his Bugatti Type #55 204.

- 1947: The Xth International Rally of the Alps (July 11-15)

The event covered 1,050 km, starting at the old port of Marseille and finishing in Cannes. Of the 61 competitors at the start, only 27 were classified. The race was won by Gaston Descollas, a Bugatti dealer from Marseille, driving another Bugatti Type 55 chassis 55201, under race number 112. Pierre Daligand, with race number 111, retired after a tire burst while leading the race. This last race marks the end of the sporting career of our car.

The car was sold in early 1948 "to some young people from Beaujolais" who never put the Bugatti in their name.



3. Bernard Roche, Château de Milly

The car was resold on June 12, 1958 and registered under the number 6271 AX 69. Bernard Roche, an original from the Rhone Valley and the Dordogne, went from castle to castle in search of treasures and collected Bugatti and other cars from the Roaring Twenties. In his castle in Fénelon in the Dordogne, he hid an eight-valve Bugatti, a Type 44 and a Type 49. He remembered the Type 55 "sold to people in Paris, complete with its aluminum wheels, for the sum of 150,000 old francs. "For some reason, the Type 55 was not registered in his name until 1958, although the car had already been with its next owner, Mr Liandier, since April 1955. It must be a very late regularization. But the facts and the pictures prove it.

4. Pierre Proust in Montrouge: 55204/55202 crossed destinies

We find the two sisters in Pierre Proust's garage at 41 rue Racine in 1955 and later. Henri Novo, who had transferred from the Teillac garage, worked in this Bugatti-dedicated den. During their regular visits to the garage, the registration cards of the two cars were reversed, which is still the case today. An inspection of 55202 in the Mulhouse Museum leaves no doubt about this old inversion.



5. Maurice Liandier Fontenay/s Bois: registration on April 9, 1955

Henri Novo's repair notes relate a first intervention on the Type 55 at the time of the registration by Proust.

We can deduce that Liandier had already bought the car:

*- January 15, 1954: "Type 55 Liandier, unbundled, changed the pistons, redid the gasket plans."
"*

- Then on October 25, 1954: "55 Liandier, crankshaft revised by the factory. Cylinders 60m/m5 piston height".

The young Maurice was surrounded by a privileged environment from his youth. He had Bugatti cars all his life, starting in the 1920s. He enrolled in the Beaux-Arts school, but made a career as a maintenance manager in the fur factories of "C et E Chapal Frères et Cie, Teinturerie de Pelleterie et Fourrures" owned by the Bardinon family. Liandier was a long time bugattist as he owned a Type 35 Grand Prix de Lyon 1924 and a Type 30 Indianapolis before the war. Liandier kept his Type 55 for almost ten years. It was overhauled at Teillac by Novo in 1954-

1955 as noted in the latter's archives. Liandier brought his Bugatti back to his estate in Chateauneuf-de-Grasse in 1962.

6. In the famous Pierre Bardinon collection

The car was sold on June 9, 1965, to Pierre Bardinon, the famous French collector who never ceased to collect the most important Ferraris in the history of motor racing as well as models of emblematic and sporty brands such as Bugatti. Mr. Liandier's son has photos of the car and the invoice sent to Pierre Bardinon. It is indeed the old Vanvooren 55204 convertible, in its 1947 Lyon-Charbonnières configuration.

The Bugatti 55204, tired but complete, made its way back from Grasse to Paris in spring 1965. Pierre Bardinon then asked Henri Novo to take the twin cam engine out and put it in an unidentified original Grand Prix chassis, which the mechanic assembled for him in 1965. Since then, the engine ex 55204 is in the "Type 51" ex-Bardinon, ex-Frédéric Chandon de Briailles, now kept in a French collection. The chassis 55204, without engine, property of Pierre Bardinon, remained at Novo while waiting for a resurrection. This happened 40 years later.



7. An elite collector, Charles Robert

A regular at the Novo garage, from whom he bought a Type 57 chassis that was lying around in Montrouge, and probably in the same period chassis 55204. The Type 55 is examined in the basement of his villa in Nogent, around 1986. The car is then as it was abandoned by Bardinon at Novo in 1965. All mechanical parts were still on the car: the front axle, the gearbox and the rear axle were, and still are, the original ones. The frame is the one of 55204. The central part,

made of sheet metal, remains of the Vanvooren body, as well as the cut woodwork behind the seat, reminded of the beautiful two-seater convertible that was modified by Daligand in 1947. Charles Robert decided to remake a body with doors, in the style of the 1932 bodywork. He also asked the talented Laurent Rondoni of the "Ventoux Moteurs" workshop in Carpentras to assemble a competitive engine and to carry out a complete restoration of the car. Charles Robert sadly passed away before he could see it climb the Mont Ventoux at full speed for its first test run.



8. The return to the origin

During the Retromobile 2015 sale, it is another French enthusiast who buys it. He is the owner of the Bugatti type 51 reassembled in the sixties for Pierre Bardinon, by Henri Novo with the engine 5 of 55204. In order to reunite engine and chassis, he bought the car at auction and reinstalled the original engine. He also bought the body of the 1947 Lyon Charbonnières to complete the story. He decided to restore the car in its exact original configuration, including colors: the Vanvooren two-seater cabriolet of 1932. He noticed that the hood, the apron and the wooden frame of the body and a large part of the bodywork (including the lower part of the doors, up to the plumb of the seat) are original. This will allow the realization of the rear line, exactly as it came out of the Vanvooren workshops at that time. An important work of research and study of the photos of the car in its 1932 configuration, leads to the faithful reconstruction of the body from the major part of its framework.

We owe to Pierre-Yves Laugier the richness of the documentation and the clarity of the history of 55204. Pierre-Yves is a well-known historian of the brand and has brought to light the rich past of this car.

According to him, this Bugatti type 55 Cabriolet by Vanvooren is one of the most original cars of the 38 Type 55 produced. Only 29 examples have survived, but less than 20 have the majority of their original components.

This cabriolet is only one of two surviving Vanvooren cabriolet, with all its original mechanics, original chassis frame, engine numbers engraved on its front end, hood, cam boxes, gearbox and rear axle.

Offering outstanding road performance at the time, our Bugatti 55 is still a car for the discerning collector.

**History extracted from Pierre-Yves Laugier's research.*

