

#43

1938 Lagonda LG6

Hans Schneider

Lagondas were the most expensive and luxurious cars of the pre-war era.

Lagonda gehörte zu den teuersten und luxuriösesten Marken der Vorkriegsära.



THE LAGONDA NAME WAS ASSOCIATED WITH THE most expensive and luxurious cars of the pre-war era, blending mighty engines with sophisticated technology and evocative styling. The V12 model previewed the LG6 you see here – it featured a 4.5-litre Meadows straight-six powerplant, which had previously been used in the LG45. It delivered its impressive 140bhp to the road via a four-speed manual transmission.

The chassis came from the V12 model, which was a completely fresh design by WO Bentley, but lengthened by 89mm to accommodate the longer engine. Unlike the earlier LG models, the car's chassis was diagonally cross-braced rather than built with ladder construction.

As with the V12 model, the LG6 boasted independent torsion-bar front suspension and a live rear axle with a spiral bevel-gear final drive. The brakes were hydraulic and included tandem master cylinders for increased safety; they were sourced from Lockheed.

Engineered using DNA from the 1935 Le Mans 24 Hours-winning Lagonda M45R, the LG6 was among very few machines able to exceed 100mph prior to World War Two. Customers could choose from saloon, tourer, coupé and sedanca bodystyles. Only 64 short-wheelbase LG6s were made between early 1938 and late 1939 (plus 18 long-wheelbase models), of which around 50 are believed to have survived.

DER NAME LAGONDA STEHT FÜR DIE TEUERSTEN UND luxuriösesten Autos der Vorkriegszeit. Die Marke kombinierte mächtige Motoren mit ausgefeilter Technologie und beeindruckendem Design. Der LG6 verfügte über einen 4,5 Liter großen Reihensechszylinder von Meadows, der zuvor im LG45 verwendet wurde. Er lieferte beeindruckende 140 bhp über ein manuelles Vierganggetriebe an die Hinterräder.

Das Fahrgestell ging auf das kurz zuvor von W.O. Bentley komplett neu konstruierte Chassis des Lagonda V12 zurück. Für den LG6 wurde es um 89 Millimeter verlängert, um den längeren Motor unterzubringen. Im Gegensatz zu den früheren LG-Modellen wies der Rahmen diagonal verlaufende Verstrebungen statt der üblichen Leiterbauweise auf. Wie der V12 verfügte der LG6 über einzeln aufgehängte Vorderräder mit Drehstabfederung und eine starre Hinterachse mit Spiralkegelrad-Achsantrieb. Die



HANS SCHNEIDER

‘Using DNA from the Le Mans-winning M45R, the LG6 was among few cars able to exceed 100mph’

„Dank der Verwandtschaft zum 1935er Le-Mans-Sieger M45R erreichte der LG6 als eines von wenigen Autos mehr als 100 mph“

Lockheed-Bremsen wurden hydraulisch betätigt, ein Tandem-Hauptzylindern sorgte für höchste Sicherheit.

Der LG6, der auf der Technologie des in Le Mans 1935 siegreichen Lagonda M45R basierte, gehörte zu den wenigen Vorkriegsmodellen, die mehr als 100 mph (ca. 160 km/h) erreichten. Als Karosserievarianten standen Limousine, Tourer, Coupé und Sedanca zur Wahl. Zwischen Anfang 1938 und Ende 1939 wurden nur 64 LG6 mit kurzem Radstand (plus 18 Modelle mit langem Radstand) hergestellt, von denen etwa 50 als erhalten gelten.