

Connaught AL/SR12

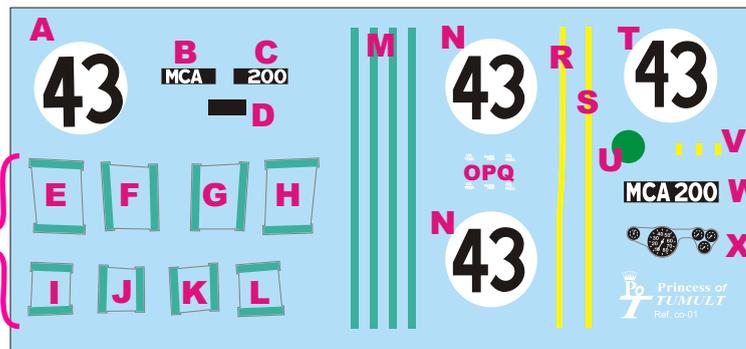
N°43, 24 heures du Mans 1955 / Kenneth McAlpine - Eric Thompson, abandon

Mike Oliver et Rodney Clarke sont deux ingénieurs britanniques qui fondent la « Continentals Cars Ltd » en 1945. Cette société est spécialisée dans l'importation d'automobiles, principalement des Bugatti. Face aux difficultés que rencontre la firme de Molsheim et à la baisse des ventes, les deux associés décident de construire leurs propres voitures. Elles seront baptisées « Connaught », nom qui proviendrait d'une association des mots « Continental » et « Automobile ». Les premières Connaught apparaissent fin 1948 et sont des Lea-Francis modifiées. Mike Oliver est en charge de la partie moteur et Rodney Clarke du reste. Le premier client est le pilote Kenneth McAlpine. Ces voitures, dites de la « série L », connaissent suffisamment de succès et d'évolutions pour permettre à Connaught de construire, autour du moteur Lea-Francis de 4 cylindres - et sous l'impulsion et le « mécénat » de Kenneth McAlpine - leurs premières monoplaces de type A. Portée à 2L, la cylindrée de ces dernières leur permettra même d'accéder au championnat du monde lors des saisons 1952-1953 disputées selon la Formule 2.

Pour la saison 1954, les monoplaces de type A ne peuvent plus participer au championnat du monde qui revient en « Formule 1 » (moteurs de 2,5L). En plus de la conception des nouvelles Formules 1 de type B, Rodney Clarke confie à Johnny Johnson la tâche de concevoir une voiture de sport qui succédera à celles de la série L. Pour ce faire, c'est le châssis éprouvé de type A qui sert de base de départ (avec toutefois une suspension arrière modifiée), et le 4 cylindres d'origine Lea-Francis est redescendu de 2 à 1,5L afin d'améliorer son endurance. La nouvelle voiture prend la désignation de « AL/SR » pour « A type Long chassis / Sports Racer ». Pour le dessin de la carrosserie, Johnny Johnson s'inspire notamment des Aston Martin DB3S. Une première voiture est construite pour John Coombs, il s'agit de AL/SR11 immatriculée « UPG 171 ». La seconde : AL/SR12 sera quant à elle la « voiture usine » confiée à Kenneth McAlpine et immatriculée « MCA 200 ». Les deux voitures sont assez similaires bien que leurs faces avant soient traitées de manière différente. Si AL/SR11 fait sa première apparition le 27 mars 1954 à Goodwood, AL/SR12 sera prête un peu plus tard, le 15 mai à Silverstone où elle apparaît alors qu'elle n'est pas encore peinte mais simplement apprêtée en gris ! Les deux voitures font de belles prestations lors de cette saison 1954, mais tandis que John Coombs revend AL/SR11 à Peter Bell (qui confirmera son volant le plus souvent à Les Leston), l'usine, qui envisage de participer pour la première fois aux 24 heures du Mans, dessine une nouvelle carrosserie pour AL/SR12. Cette carrosserie aura des formes destinées à améliorer l'aérodynamisme de la voiture dans les longues lignes droites, et sera inspirée par celles de la nouvelle formule 1 de type B « streamlined ». Les deux voitures entament ainsi la saison 1955 engrangeant de bons résultats. Pour les 24 heures du Mans, AL/SR12 est engagée pour Kenneth McAlpine accompagné d'Eric Thompson qui a déjà concouru 5 fois l'épreuve mancelle. La voiture se comporte bien puisqu'elle occupe la 3ème place de sa catégorie lorsque des problèmes moteur la contraignent à l'abandon à la 8ème heure de course. Course qui hélas perd tout intérêt sportif suite au dramatique accident impliquant la mort de nombreux spectateurs.

Les deux Connaught « sport » poursuivent ensuite leur saison sur le sol du Royaume-Uni. Pour le Tourist Trophy l'usine Connaught engage le jeune pilote Bill Smith. Ce dernier, ainsi que Jim Mayers sur Cooper, trouvent la mort en évitant un carambolage. AL/SR12 est détruite. Tandis que AL/SR11 continuera sa carrière jusqu'en 1959, c'en est fini de l'engagement de l'usine Connaught en catégorie « Sport ». Malgré l'intérêt suscité par ses voitures, le constructeur n'a pas l'infrastructure pour poursuivre à la fois en Formule 1 et en Sport.

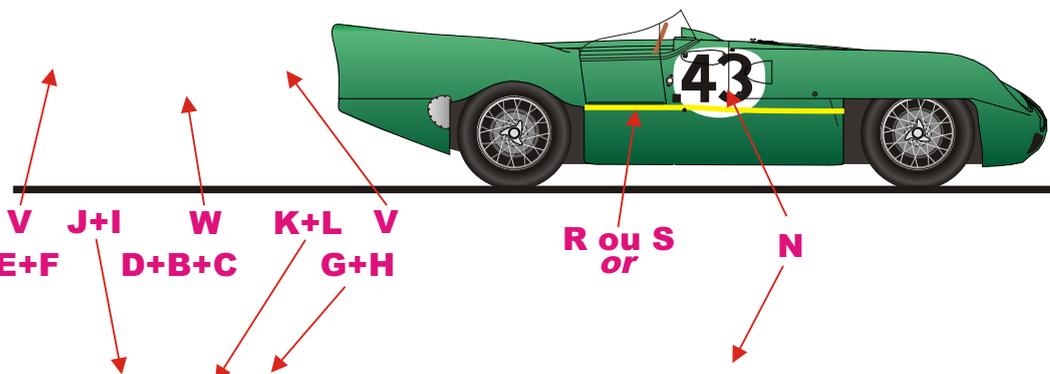
Décalcomanies / Decals :



E, F, G, H, I, J, K, L :
En option
In option

Po Princess of TUMULT
Ref. co-01

U →
T ↗



Remerciements :

Merci à Jean-Paul De-Soza (impressions 3D) ainsi qu'à Graham Rabagliati qui m'a fourni "LA" photo qui me manquait de l'arrière de la voiture et m'a autorisé à la publier dans la présente notice !

Bibliographie :

- « *To draw a long line, my days with a british sports & grand prix racing car maker* »

C.E. 'Johnny' Johnson / ISBN 1-870519-48-5

- « *From Send to Syracuse, The History of Connaught, The start of Britain's grand prix dominance* »

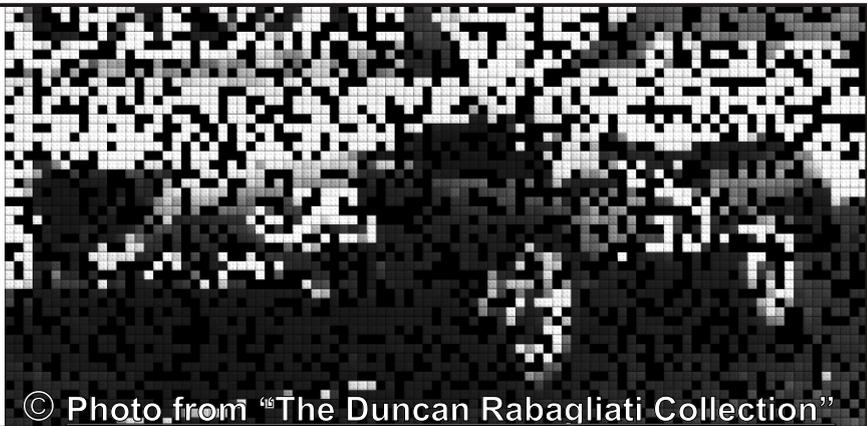
Graham Rabagliati / ISBN 978-1-900113-13-7

- « *A Gentleman's Motor Racing Diary* »

John Tate / Signature DVD vidéo

- « *Connaught : Pour l'honneur de l'Angleterre* »

Gérard Gamand / Autodiva n°25

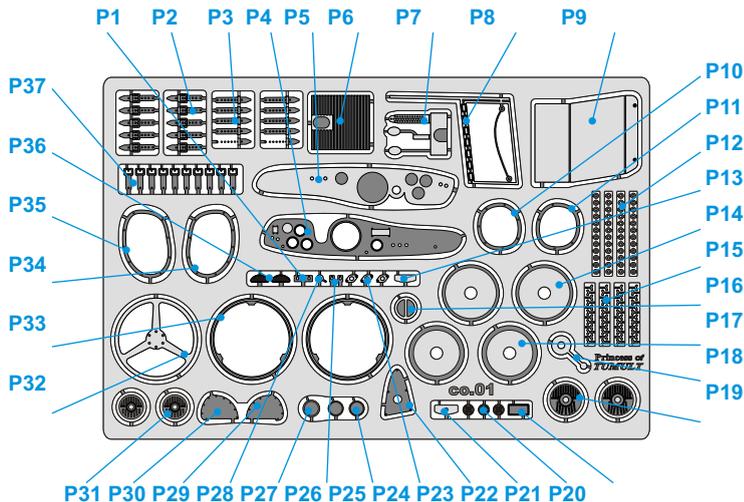


© Photo from "The Duncan Rabagliati Collection"

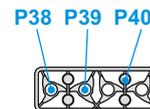
Liste des pièces / Parts list

Photodécoupes / Photo-etched parts [couleur / color]* :

- P1 Boutons de tableau de bord [N]
- P2(x8+2) Attaches-capot simplifiés en 1 partie [M]
- P3(x8+2) Sangles d'attaches-capot [M]
- P4 Tableau de bord [N]
- P5 Fond de tableau de bord [N]
- P6 Radiateur [N]
- P7 Pédalier
- P8 Armature de portière
- P9 Cloison
- P10 Tour de phare additionnel droit [V]
- P11 Tour de phare additionnel gauche [V]
- P12(x26+22) Attaches rapides
- P13 Eclairage de plaque
- P14(x2) Tambours de freins avant
- P15(x13+35) Clés d'attaches rapides
- P16 Boîtier de sélecteur de vitesse
- P17(x2) Tambours de freins arrière
- P18 Sélecteur de vitesse
- P19(x2) Phares
- P20 Miroir de rétroviseur
- P21(x2+1) Catadioptrés arrière [RT]
- P22 Base d'éclairage de plaque
- P23 Embase de rétroviseur [V]
- P24(x2+1) Bases d'éclairage de numéro
- P25(x2) Tours de feux arrière
- P26(x1+1) Bouton de tableau de bord [N]
- P27 Rond latéral
- P28 Commande de tableau de bord [N]



- P29 Extension de passage de roue arrière droit
- P30 Extension de passage de roue arrière gauche
- P31(x2) Phares additionnels
- P32 Jante de volant
- P33(x2) Tours de volant [M]
- P34 Tour de phare gauche [V]
- P35 Tour de phare droit [V]
- P36(x1+1) Logo Connaught [R]
- P37(x8+2) Boucles d'attaches-capot [M]
- P38(x2) Ecrous de jantes gauches
- P39(x2) Ecrous de jantes droites
- P40(x4) Centres d'écrous de jantes



Pièces en résine / Resin parts [couleur / color]* :

- R1 Carrosserie [V]
- R2 Châssis [A]
- R3 Sièges [M]
- R4 Bordure de siège [M]
- R5 Sélecteur de vitesse [A]
- R6 Extincteur [A & N]
- R7 Corps de rétroviseur [V]
- R8 Echappement [A]

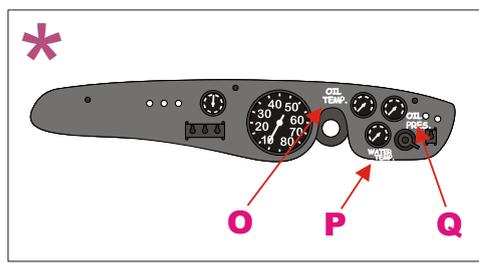
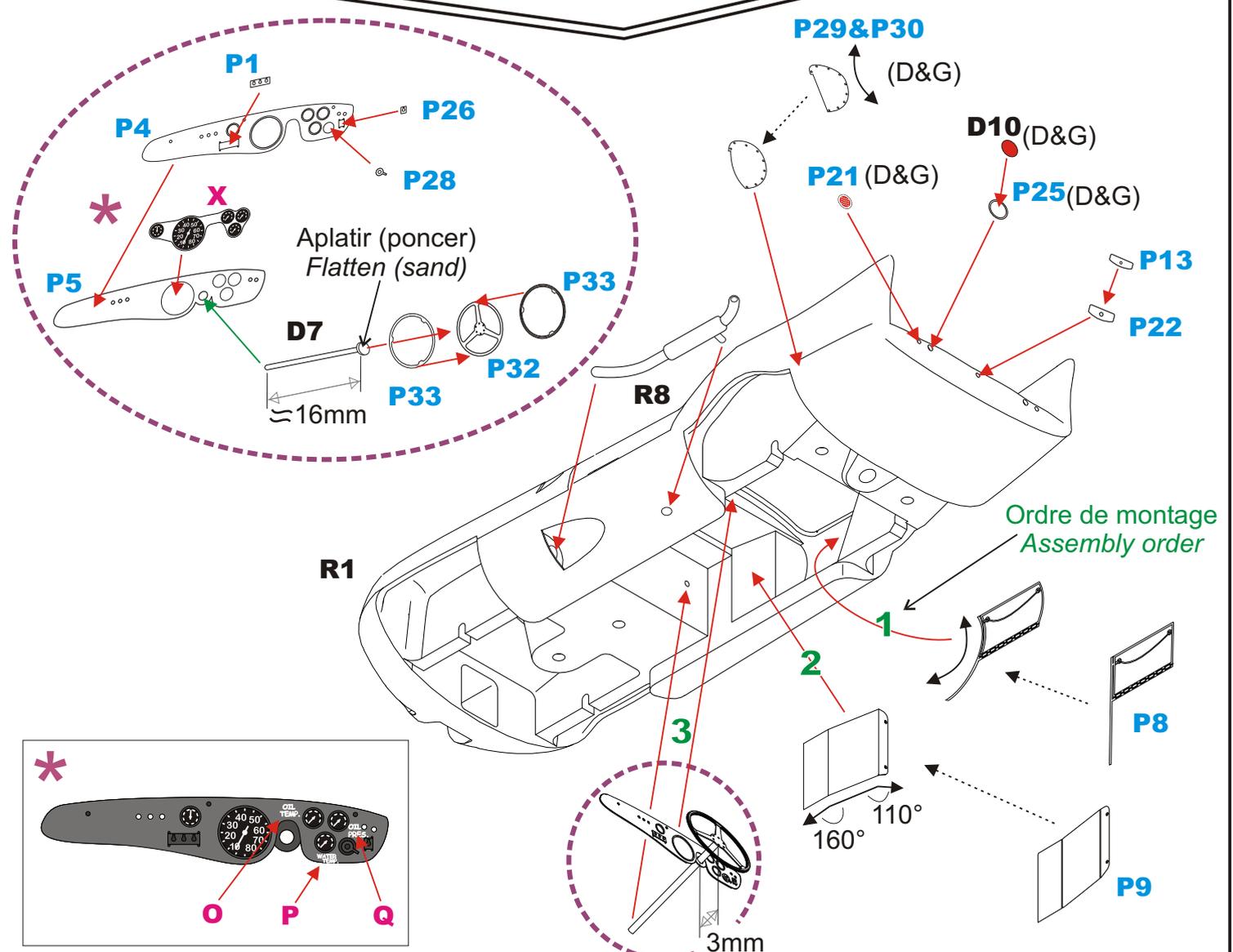
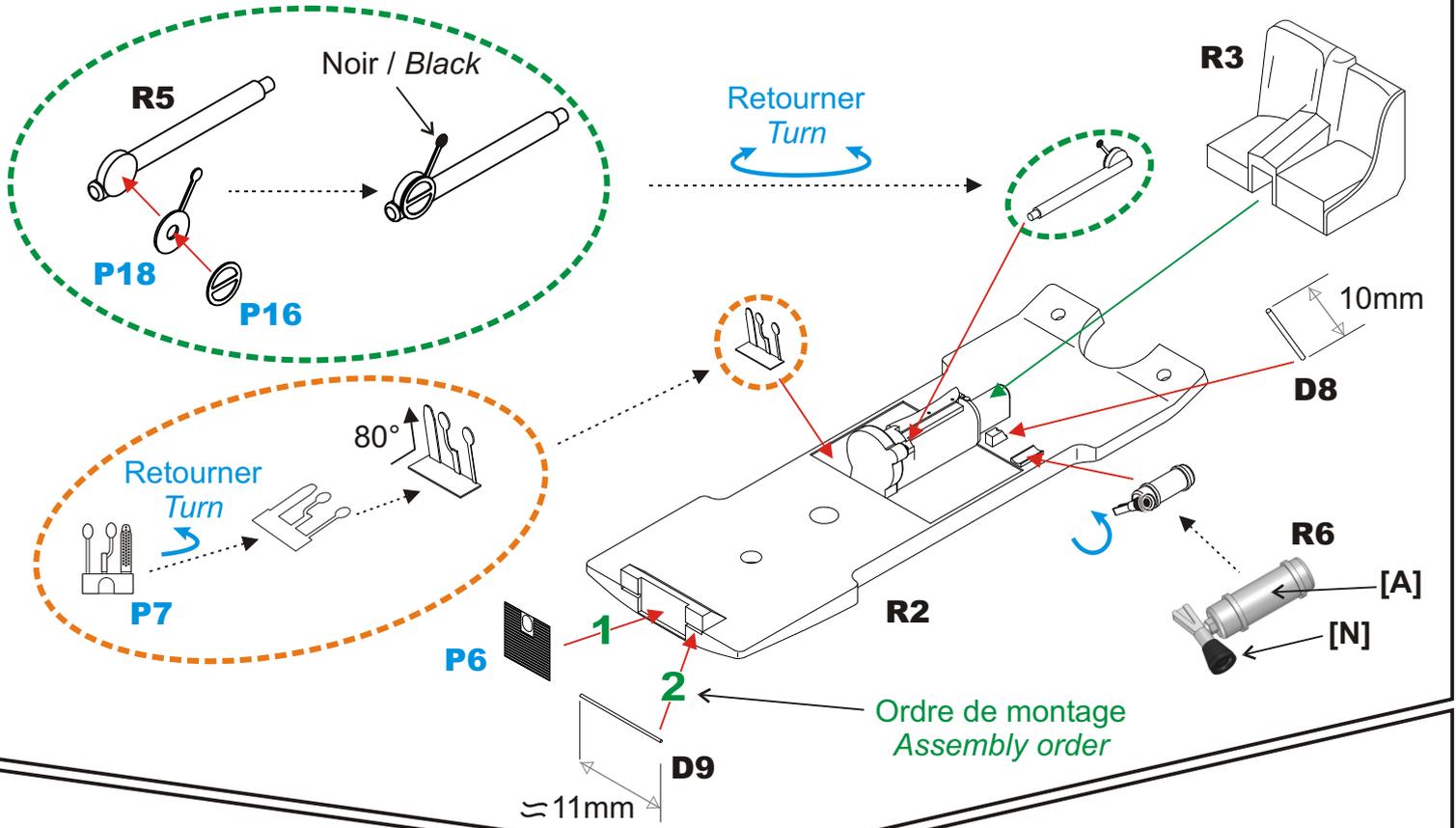
- D7 Axe de volant
- D8 Tige diam. 0,5mm (frein à main)
- D9 Fil diam. 0,3mm (charnières extérieures et barre av.)
- D10(x2) Lentilles de feux diam. 1,5mm
- D11(x2) Rivets diam. 0,7mm (éclairages de numéro)
- D12 Gros vis
- D13(x2) Petits vis
- D14 Profilé plastique 0,75x1mm (éclairage rectangulaire) [N]

Pièces divers / Other parts [couleur / color]* :

- D1(x4) Jantes [A]
- D2(x4) Pneus
- D3(x2) Axes de roues
- D4(x1+1) Thermoformage de saute-vent
- D5(x1+1) Thermoformage de phares (gros)
- D6(x1+1) Thermoformage de phares (petits)

* [couleur / color] :	
[A]	Aluminium
[M]	Marron / Brown
[N]	Noir / Black
[R]	Rouge / Red
[RT]	Rouge translucide / Clear red
[V]	Vert RAL 6028 / Green RAL 6028

Nomenclature / Labeling system		Fixer (coller) / Fix (stick)		Cote / Dimension
		Positionner provisoirement / Put in place temporarily		Mouvement / Move
		Etape préliminaire / Preliminary step		Sélection (sous ensemble) / Selection (subassembly)
		Indication		Découper / Cut
		Mettre en forme (plier) / Curve (fold)		Opération à faire à droite et à gauche / Repeat on right and left



(distance entre le volant et le tableau de bord)
 (distance between wheel and dashboard)

