

Frazer Nash Formule 2 Scuderia Franera Saison 1952 Châssis 421/200/172S

La société AFN Limited est rachetée par les frères Aldington à son créateur Archibald Frazer-Nash en 1929. Jusqu'à la guerre, elle continue à produire des Frazer Nash à transmission par chaîne tout en important des modèles BMW à partir de 1934. Après-guerre, le 6 cylindres BMW est ramené en Grande-Bretagne par les Aldington sous forme de "réparation de guerre" et la société aéronautique Bristol prend à sa charge son développement et sa production pour en gréer les voitures de tourisme de leur nouvelle division "Bristol cars". Les nouvelles Frazer Nash sont quant à elles des voitures de sport qui utilisent ce même moteur. En provenance de chez BMW, c'est à Fritz Fielder que l'on doit ces nouvelles Frazer Nash de la "série 100". Les premières Frazer Nash de courses sont nommées "High Speed" et sont habillées de carrosseries biplaces assez étroites, les roues étant couvertes de garde-boues "façon moto". Suite à la troisième place de l'une d'entre elles aux 24 Heures du Mans 1949, ces voitures sont renommées "Le Mans Replica" puis un autre type de carrosserie plus enveloppante de type "Mille Miglia" est proposée également.

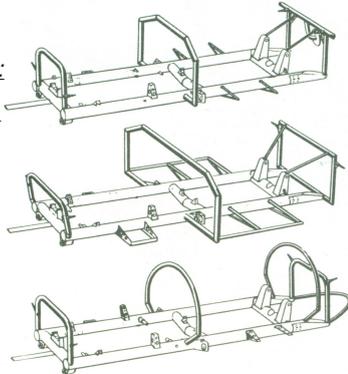
Pour la saison 1952, on confie à Alan Hart le soin de concevoir un nouveau châssis. Celui-ci est plus simple et également plus étroit dans le but de pouvoir le décliner sous forme de monoplaces. Ces châssis, de la "série 200" (ou MKII), sont en effet principalement constitués de deux longerons parallèles. Ils peuvent toujours être habillés de la traditionnelle carrosserie "Le Mans Replica" mais aussi d'une nouvelle robe de type "Targa Florio" en hommage à la victoire de la marque dans l'épreuve italienne en 1951.

Les déclinaisons du châssis Frazer Nash Série 200 (MKII) :

Le Mans Replica →

Targa Florio →

Monoplace →



Du côté des monoplaces, le championnat du monde se déroulera de 1952 à 1953 sous le régime de la Formule 2, c'est-à-dire des voitures dont la cylindrée est limitée à 2 litres qui est justement celle du moteur Bristol. Peter Bell se porte ainsi acquéreur de la première monoplace Frazer Nash afin de la confier au pilote Ken Wharton au sein de son écurie "Franera" (contraction de Frazer Nash et ERA puisque l'écurie fait courir également une ERA en course de côte). Celle-ci porte le numéro de châssis 421/200/172S mais est parfois appelée FN48 car elle est la 48ème châssis fabriqué après-guerre. La concurrence sera constituée des écuries continentales Maserati, Ferrari, OSCA, Gordini et Platé. Plus ponctuellement les AFM et Veritas allemandes seront de la partie, et le Royaume-Uni ne sera pas en reste puisqu'à Frazer Nash on peut ajouter notamment Connaught, HWM, Alta et Cooper ! Dire que les Ferrari étaient "seules au monde" lors de ces deux saisons c'est donc se contenter de lire les tableaux de résultat !

La nouvelle monoplace Frazer Nash est confiée à son propriétaire sans carrosserie, la réalisation de cette dernière étant l'œuvre de la société Lake Engineering. Ses formes sont assez simples et au plus proche de la mécanique. On remarque surtout l'énorme bossage sur le capot moteur qui débouche très en avant sur le nez pour alimenter en air la carburation. La calandre est simplement ovale et accueille une grille en "coupe frites". Cette allure lui vaudra bientôt le surnom de "Wharton whale" (la baleine de Wharton). La voiture est peinte dans un vert très foncé et les jantes sont jaunes. Deux autres monoplaces seront produites plus tard dans l'année par Frazer Nash (châssis 421/200/179S et 421/200/180S) mais celles-ci ne prendront pas le départ de courses comptant pour le championnat du monde. Leurs lignes sont plus harmonieuses et leurs faces avant sont ornées de calandres du même style que les "Le Mans Replica". On retrouvera en revanche une "Le Mans Replica" (celle de Tony Crook), avec un seul siège et simplement dépourvue de ses garde-boues et de ses phares, lors du Grand Prix de Grande-Bretagne 1952.

La monoplace de Wharton doit débiter en course lors de la Lavant Cup à Goodwood le 14 avril 1952 mais elle n'est pas encore prête. C'est donc le 10 mai lors de l'International Trophy, à Silverstone, qu'aura lieu son baptême. Les Ferrari et Maserati officielles sont absentes, mais la liste des engagés est assez relevée. Wharton part en 6ème position sur la grille de départ pour terminer à la même place lors de la première manche. Ceci le mène à partir en 12ème position lors de la finale puis à remonter jusqu'à la 7ème place.

Une performance honorable pour une première sortie.

Une semaine plus tard, la voiture est engagée pour la première manche du championnat du monde qui a lieu en Suisse sur le circuit de Bremgarten. Wharton se qualifie en 13ème position mais est récompensé d'une course régulière par une belle 4ème place derrière les Ferrari de Taruffi et Fischer et la Gordini de Behra!

Le week-end suivant l'équipe reste sur le continent puisque a lieu le "XVI Internationales ADAC Eifelrennen" sur le long circuit du Nurburgring. En l'absence des écuries officielles latines ses principales rivales sont la Ferrari de Fischer et les HWM de Moss et Hamilton. Quatrième sur la grille de départ, Wharton prend le dessus sur Hamilton durant la course pour terminer en 3ème position.

Le tour d'Europe continue puisque la voiture est engagée le 8 juin au 5ème "Gran Premio del Autodromo di Monza" qui se déroule en 2 manches. Wharton se qualifie en 9ème position sur 29, ce qui n'est pas si mal car cette fois la plupart des écuries officielles ont fait le déplacement. Neuvième à l'arrivée de la première manche, l'entre courses révèle toutefois aux mécaniciens des défaillances mécaniques qui empêchent la voiture de prendre le départ de la deuxième manche.

Pour la deuxième épreuve du championnat du monde l'équipe rejoint le circuit de Spa Francorchamps en Belgique. L'aspect de la voiture évolue puisque le nez est dépourvu de la grosse prise d'air centrale qui s'arrête désormais au niveau du capot. Wharton est 7ème sur la grille de départ derrière 3 Ferrari, 2 Gordini et une Cooper. Sur une piste humide, on assiste à une belle lutte pour la 5ème place entre la Cooper de Hawthorn et la Frazer Nash de Wharton. Malheureusement Wharton quitte la piste, la voiture est très endommagée et son pilote sérieusement blessé par des barbelés. L'équipage sera forfait et ne pourra aller en France pour la prochaine épreuve de championnat.

Au Grand Prix de Grande Bretagne, la voiture apparaît avec la partie avant modifiée par l'usine sur le même schéma que les deux nouvelles monoplaces carrossées par la firme. Le capot est désormais moins plongeant ce qui permet d'y placer une prise d'air moins proéminente. Le nez est également modifié afin d'accueillir la "calandre Frazer Nash". La voiture apparaît cependant sans calandre et uniquement aux essais. Elle ne prendra pas le départ en raison de problèmes mécaniques.

La manche suivante du championnat se déroule en Allemagne mais Wharton préfère visiblement rester sur ses terres afin de participer à plusieurs courses durant le même week-end (en Formule libre sur BRM V16 et en Sport sur Frazer Nash Le Mans Replica).

C'est donc le 17 août sur le circuit de Zandvoort qu'on retrouve Ken Wharton et sa monoplace sur la grille de départ. La prise d'air a visiblement été à nouveau avancée sur le nez de la voiture. Qualifié en 7ème position derrière les Ferrari, la Cooper de Hawthorn et les Gordini, Wharton mène une course régulière mais il doit abandonner à quelques tours de la fin sur problème de roulement de roue.

La voiture apparaît ensuite en Ecosse pour une course sur le circuit de Turnberry. Ses sorties d'échappement sont désormais prolongées jusqu'au bas de caisse, à l'arrière du poste de pilotage. Elle est accompagnée pour la première fois d'une autre Frazer Nash de Formule 2, celle de Bill Skelly (châssis 421/200/180S ou FN56), qui termine en 7ème position tandis que Wharton abandonne sur problème moteur. A noter que 4 Frazer Nash Le Mans Réplica sont également présentes lors de cette course de Formule 2.

Malgré des performances plus qu'honorables, la Scuderia Franera est consciente des limites de la Frazer Nash qui accuse, à motorisation égale, un sur-poids par rapport à la monoplace Cooper. Wharton disputera donc la dernière épreuve du championnat sur une Cooper, mais sans réel miracle (9ème).

De retour en Grande-Bretagne Wharton participe encore à 3 courses avec la 172S : La Madgwick Cup (Goodwood), le Joe Fry Memorial Trophy (Castle Combe) où il termine respectivement 9ème et 2ème et enfin le New Castle Journal Trophy (Chaterhall) où il abandonne. Précisons que lors de la Madgick Cup la 179S (ou FN55) de Richard Odum est également présente tandis que Bill Skelly et sa 180S (FN56) sont présents lors des trois courses.

Pour la saison 1953, Wharton prendra le volant d'une Cooper tandis que la Frazer Nash 172S sera convertie en biplace sport pour le pilote Ben Wyatt.

On ne reverra pas la marque en championnat du monde. Pourtant, la monoplace Frazer Nash reste la première voiture britannique de l'histoire à y inscrire des points ! A moteur égale, on attribue à juste titre l'avantage à la monoplace Cooper avec un poids plus faible et une suspension arrière indépendante. Mais en regardant de plus près les résultats, notamment lors des essais, le principal atout de la Cooper était peut-être la fougue de Hawthorn car la Frazer Nash surclassait la plupart du temps les autres Cooper.

Jérôme Douzet.

Liste des pièces / Parts list

Photodécoupes / Photo-etched parts :

Planche fr-01a / Sheet fr-01a [couleur / color]* :

P1(x2)	Câble arrière
P2(x1+1)	Tour de trou de volant [N]
P3	Fixation droite de saute-vent [V]
P4	Fixation gauche de saute-vent [V]
P5(x2)	Miroirs de rétroviseur
P6	Radiateur [N]
P7	Saute-vent [V]
P8	Radiateur d'huile
P9	Grille de prise d'air avant [N]
P10(x1+1)	Tour de compte-tour
P11(x3+1)	Tours de compteurs [N]
P12(x4+1)	Attaches-capot [V]
P13	Tour de volant avant [N]
P14	Tour de volant arrière [N]
P15	Tableau de bord
P16	Volant
P17	Centre de volant [N]

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

D1(x2)	Pneus avant
D2(x2)	Pneus arrière
D3	Pont arrière (tube diam. ext. 1,5) [DM]
D4	Axe de roues arrières (diam. 1)
D5	Durit de frein rigide (cuivre diam. 0,18)
D6	Durit de frein souple (fil à wrapper gris diam. 0,2)
D7(x2)	Tirant de direction (rivet diam. 0,7)
D8(x2)	Pieds de rétroviseurs (épingle à insecte diam. 0,4)
D9(x2)	Vis (VAT 1,2x6A)
D10	Colonne de direction (épingle diam. 0,7) [DM]
D11	Feuille d'acetate + gabarit
D12	Pédale d'accélérateur (tube diam. ext. 0,8)
D13	Tube transparent diam. 0,3x0,6
D14	Planche de décal'
D15	Axe diam. 0,6

Pièces en Métal-blanc / White metal parts [couleur / color]* :

W1(x2)	Triangles de suspension avant [V]
W2(x2)	Tirants de suspension arrière [DM]

P18(x2) Lames de ressorts inférieures

P19(x2) Lames de ressorts supérieures

P20(x2) Pédales

P21 Logo (non utilisé)

Planche fr-01b / Sheet fr-01b [couleur / color]* :

Pa Matrice de montage de calandre

Pb - PI Lamelles de calandre

Planche fr-01c / Sheet fr-01c [couleur / color]* :

P22 Réservoir d'essence

P23 Tirant droit de direction

P24 Fond de tableau de bord

P25(x2) Leviers de pédales

P26 Levier d'accélérateur

P27 Levier de vitesse

P28(x2) Tours de rétroviseurs

P29(x2) Ecrous de jantes droites

P30(x2) Ecrous de jantes gauches

P31(x4+1) Centres d'écrous de jantes

P32 Tirant gauche de direction

P33 Frein à main

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

R1	Carrosserie [V]
R2	Nez 1 [V]
R3	Nez 2 [V]
R4	Châssis [A]
R5	Siège [voir étape 18 / see step 18]
R6(x2)	Rétroviseurs [V]
R7	Bouchon d'essence [A]
R8(x4)	Jantes [J]
R9	Moyeu + frein avant droit [V] & [A]
R10	Moyeu + frein avant gauche [V] & [A]
R11	Moyeu + frein arrière droit [V] & [A]
R12	Moyeu + frein arrière gauche [V] & [A]
R13	Extrémité droite de pont [DM]
R14	Extrémité gauche de pont [DM]
R15	Echappements [DM]
R16	Entretoises [N]
R17(x2)	Amortisseurs avant [DM]
R18(x2)	Amortisseurs arrière [DM]

* [couleur / color] : _____

[J] Jaune RAL1018 / Yellow RAL1018 [A] Aluminium

[V] Vert RAL6009 / Green RAL6009 [N] Noir / Black

[DM] Métal bruni / Dark metal

Nomenclature :

 Fixer (coller) / Fix (stick)

 Positionner provisoirement / Place temporarily

 Etape suivante / Next step

 Indication

 Mettre en forme (plier) / Curve (fold)

 Cote / Dimension

 Mouvement / Move

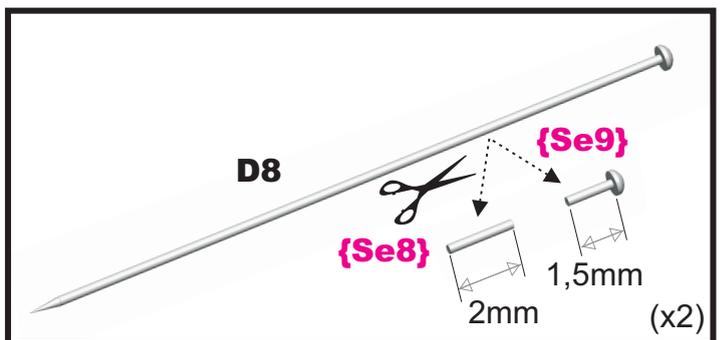
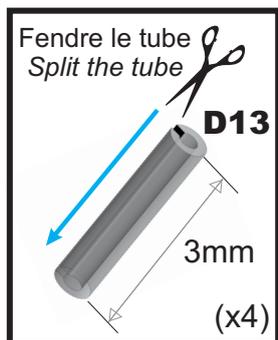
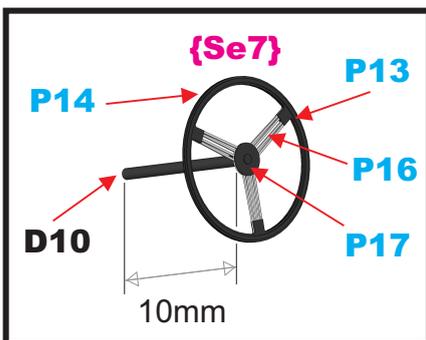
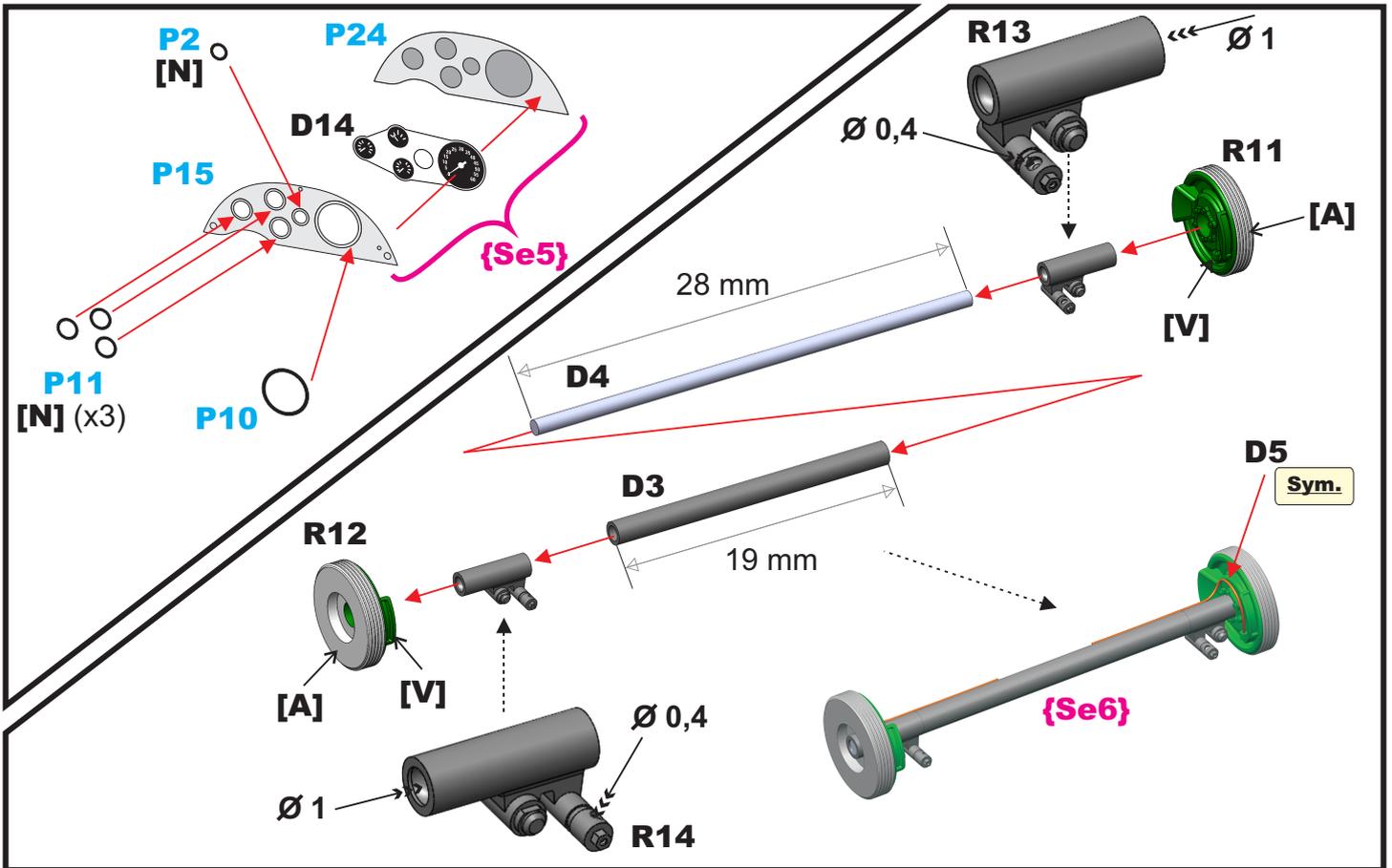
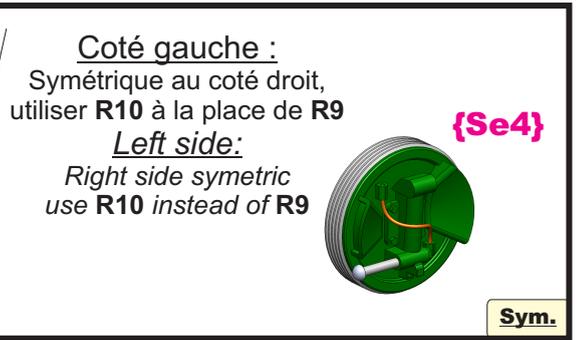
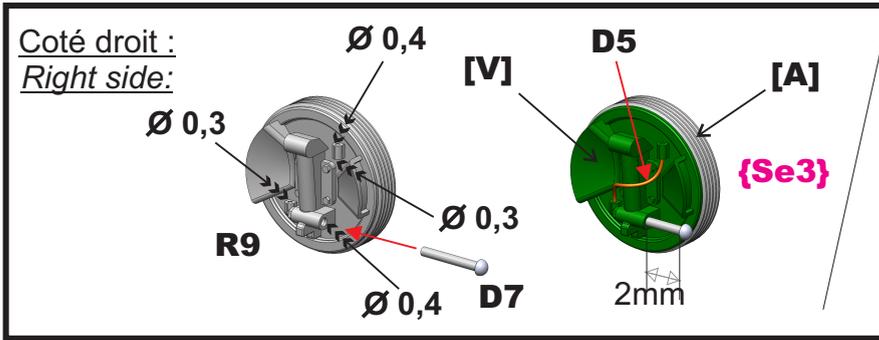
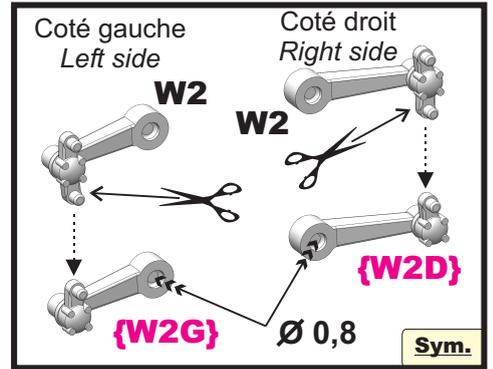
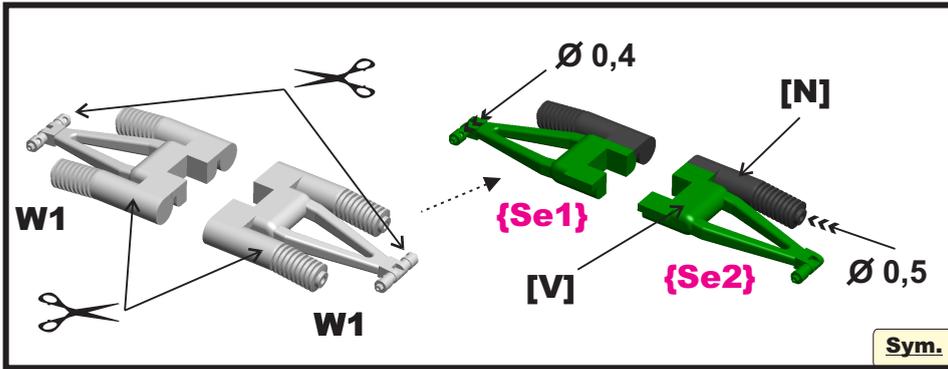
 Perçage / Drill

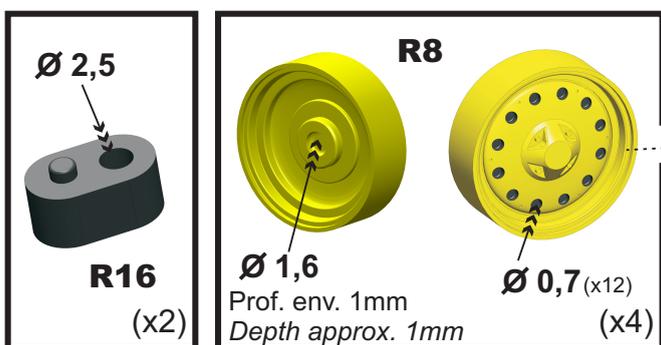
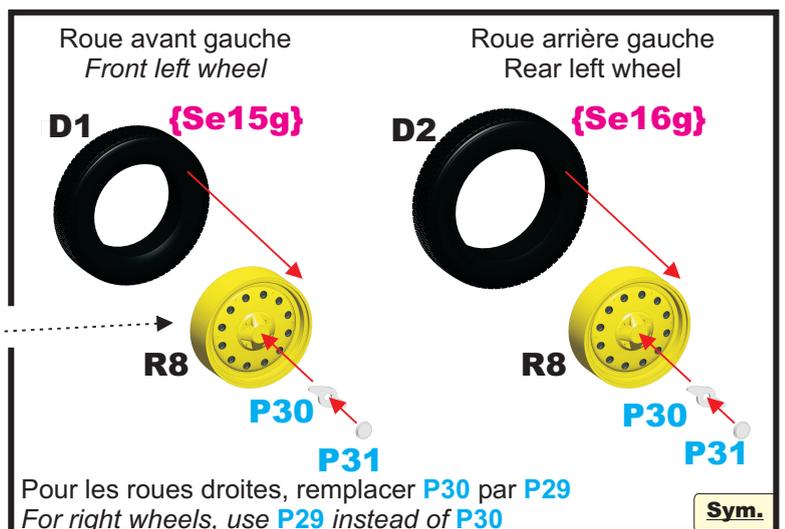
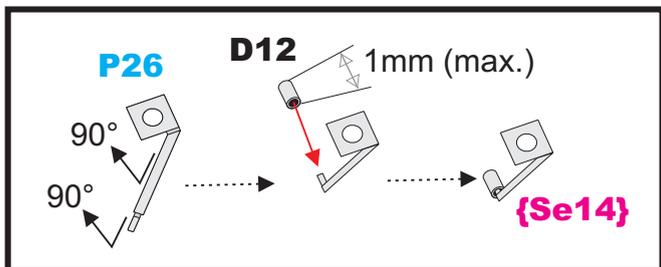
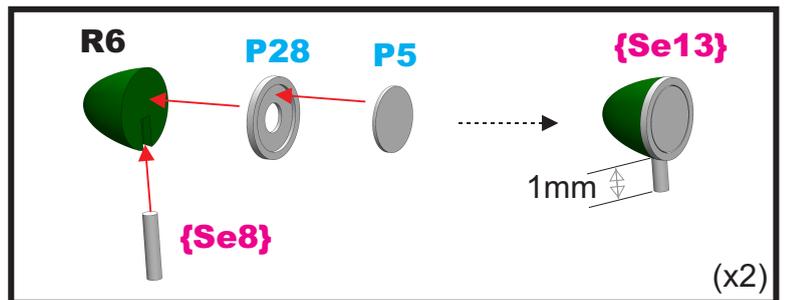
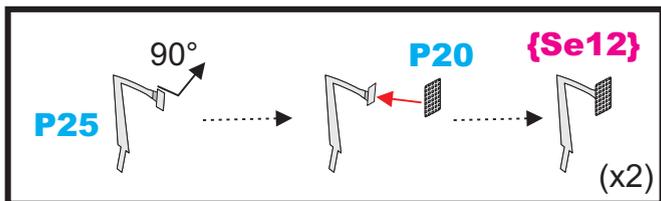
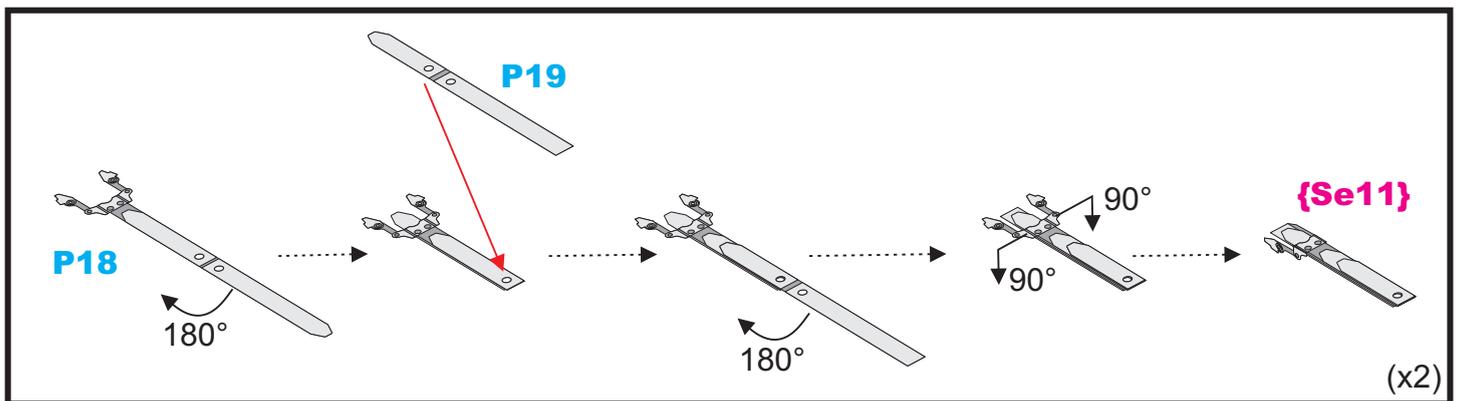
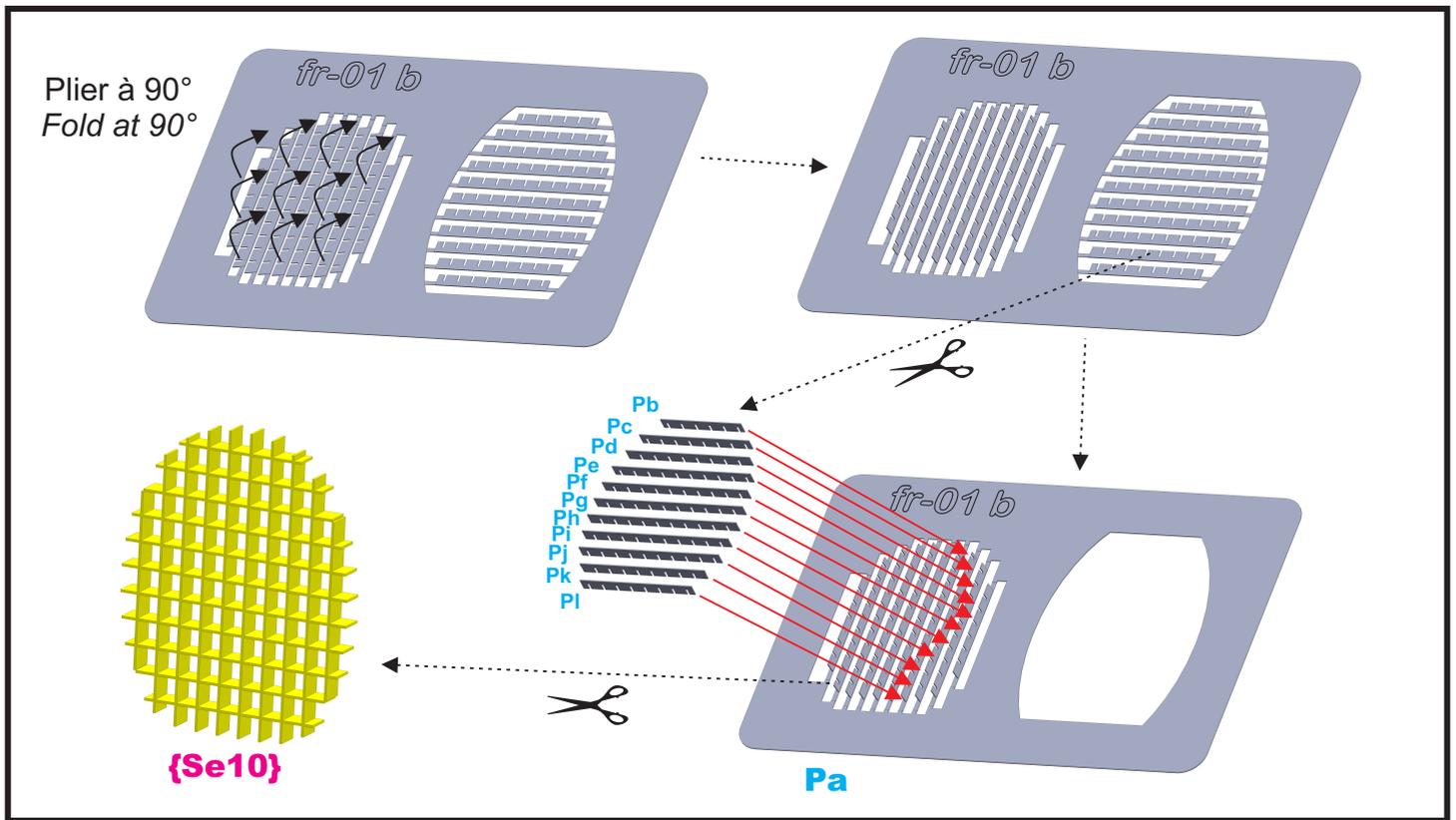
 {Se...} Sous ensemble / Subassembly

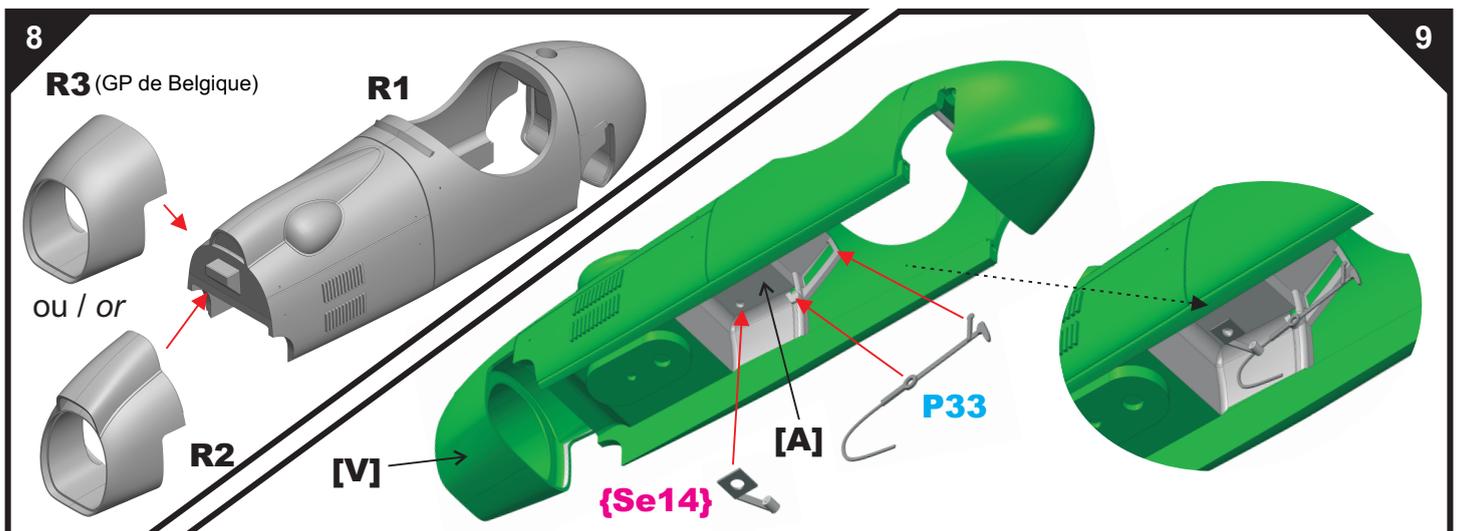
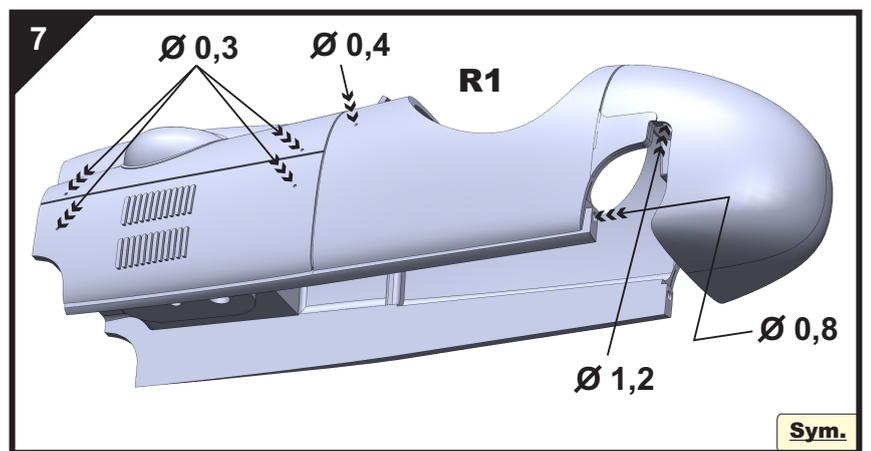
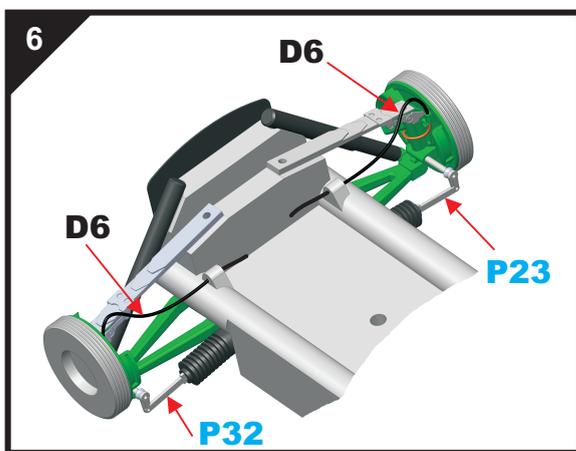
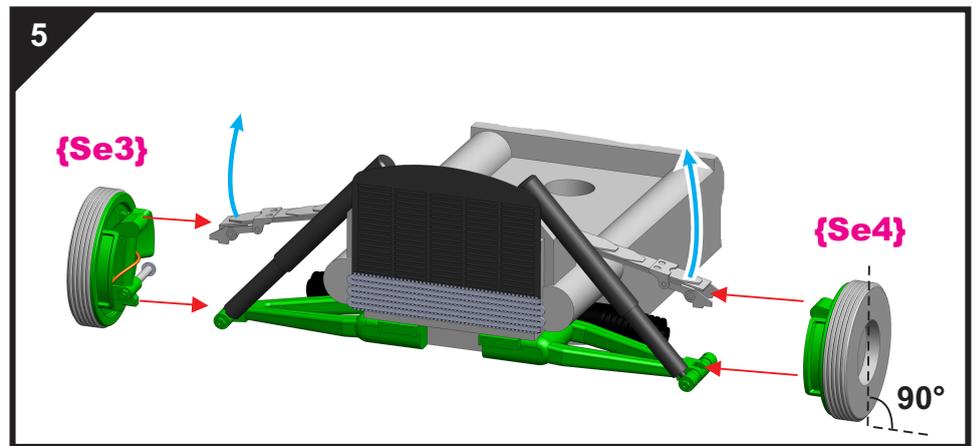
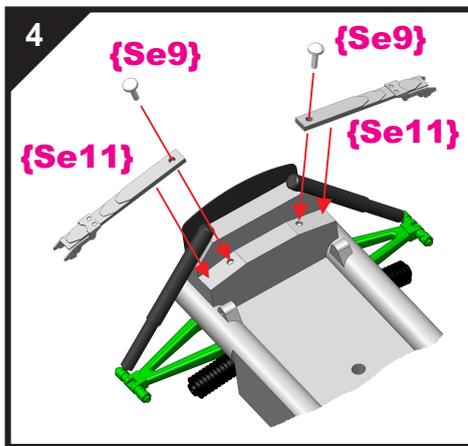
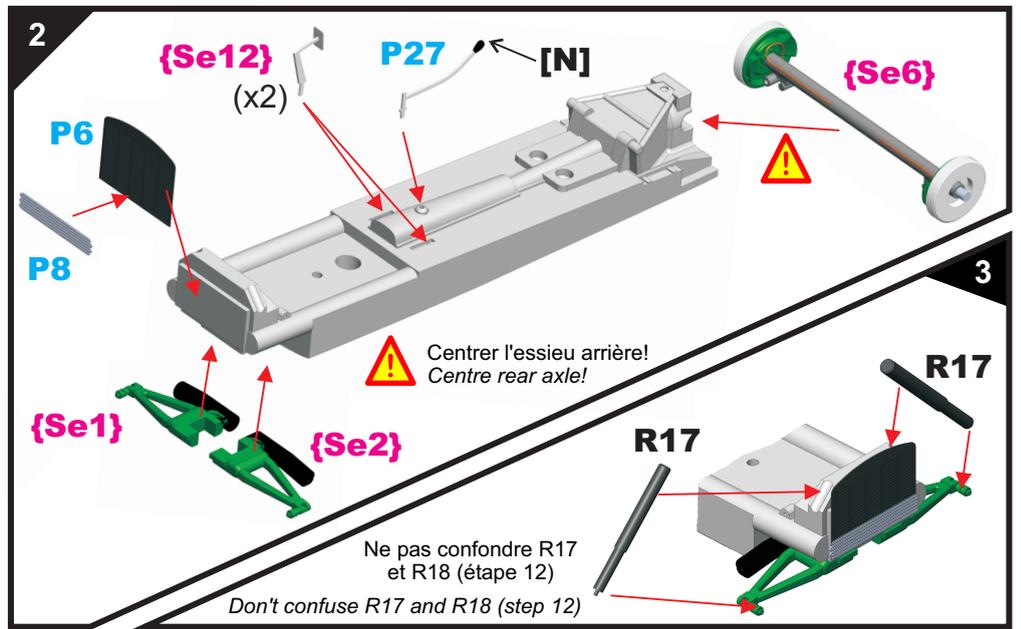
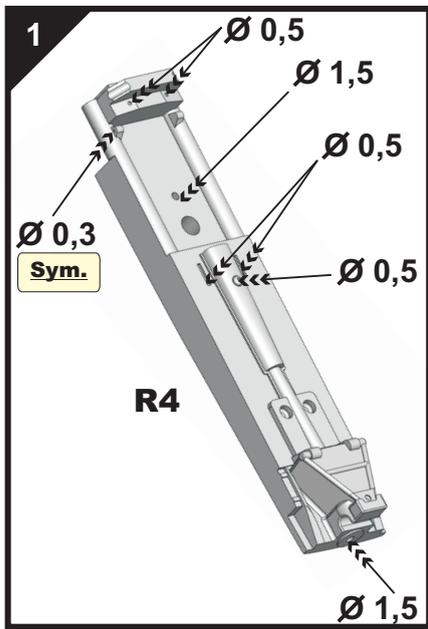
 Découper / Cut

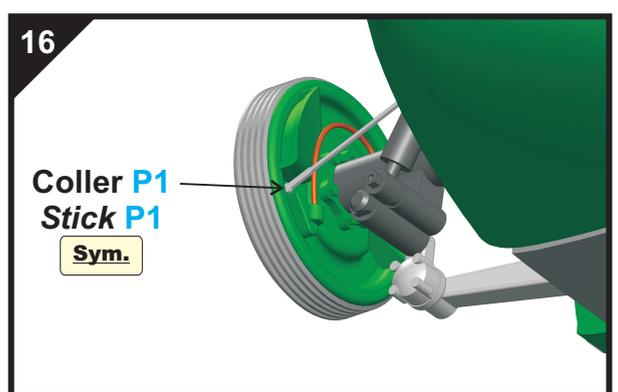
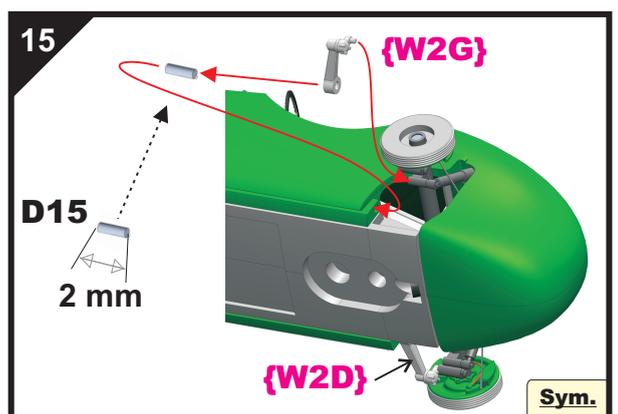
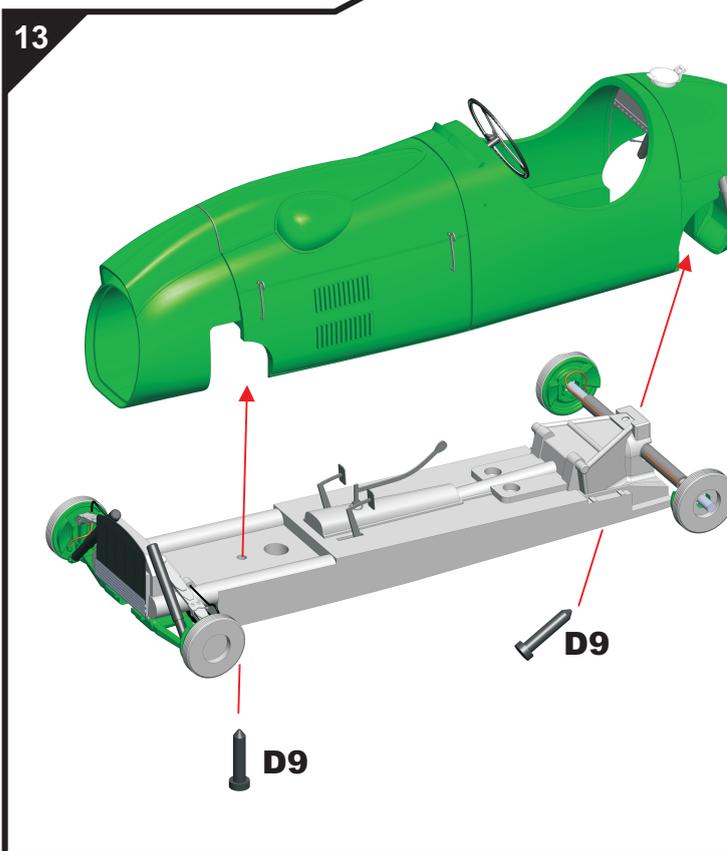
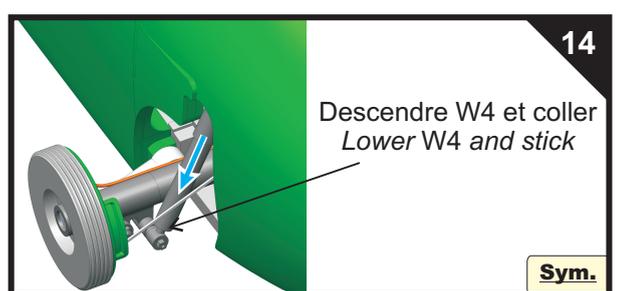
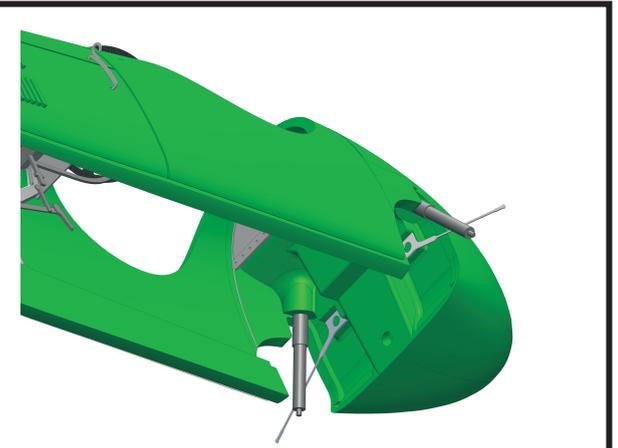
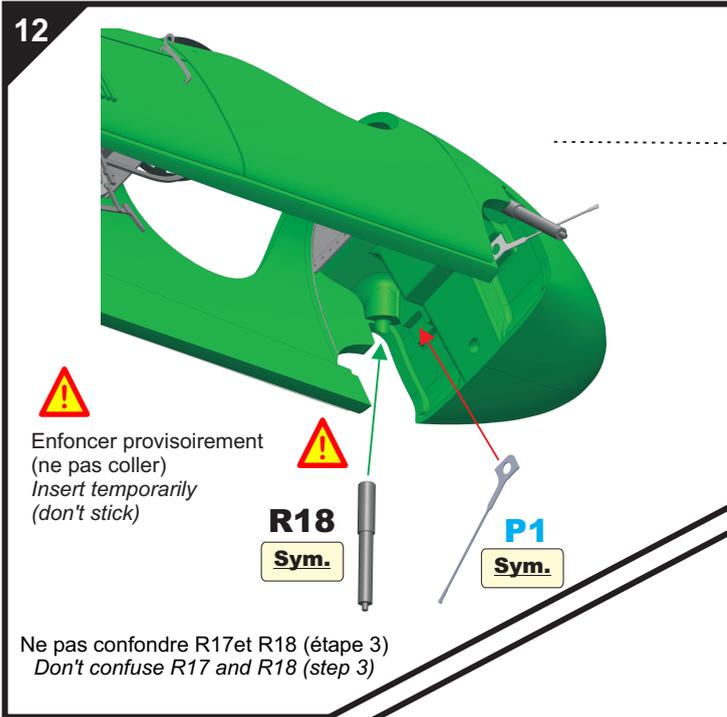
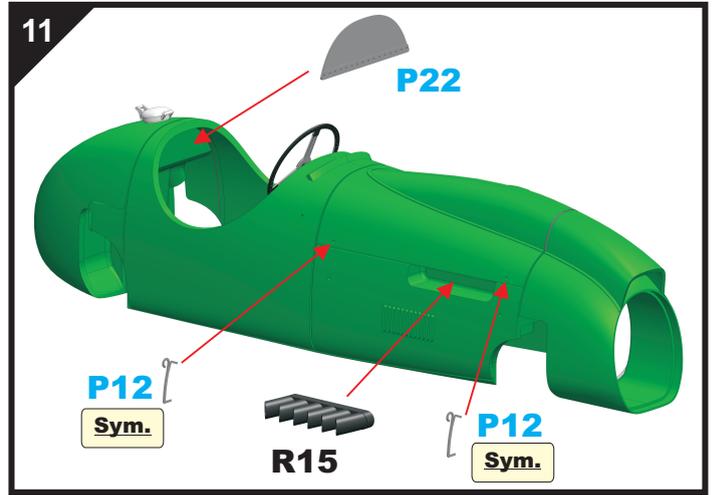
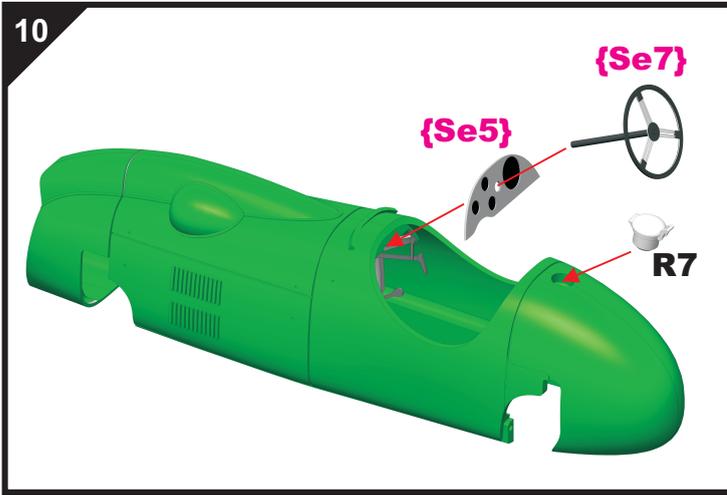
 **Sym.** Faire à droite et à gauche / Repeat on right and left

Préparation des sous-assemblages / Preparatory work - Subassembly :









17 vis / screws $\varnothing 2$
non incluses / not included

Conseil pour terminer le montage :
Viser la miniature sur un socle
Advice for the end of the building:
Screw the model on a base

$\varnothing 2,5$ $\varnothing 2,5$ 33mm socle / base

R16 R16

⚠ Ajuster l'épaisseur de R16 si nécessaire
Adjust R16 tickness if necessary

18

[jaune / yellow] [vert / green]

R5

{Se10} {Se13} {Se13} {Se15} {Se16}

Sym.

19 P3 & P4 P4 D11* P7

120° Sym. 1 2 3 4

* Patron / Pattern :

ordre de pose building order

D13 (x2) Sym.

Engagements / Entries - 421/200/172S - Ken Wharton - Scuderia Franera - 1952

Date	Circuit	Course / Race	N°	Résultat
14 avril	Goodwood	4th Lavant Cup	28	Non partant
10 mai	Silverstone	4th BRDC International Trophy	23	7ème
18 mai	Bremgarten	Grand Prix de Suisse	22	4ème
25 mai	Nurburging	16th Int. ADAC Eifelrennen	138	3ème
8 juin	Monza	V Gran Premio dell'Autodromo	54	Abandon
22 juin	Spa-Francorchamps	14ème Grand Prix de Belgique	36	Accident
19 juillet	Silverstone	British Grand Prix	22	Non partant
17 août	Zandvoort	IV Grote Prijs van Nederland	34	Abandon
23 août	Turnberry	I Scottish National Trophy	37	Abandon
27 septembre	Goodwood	5th Madgwick Cup	35	9ème
4 octobre	Castle Combe	1st Joe Fry Memorial Trophy	56	2ème
11 octobre	Chaterhall	Newcastle Journal Trophy	87	Abandon

→ Epreuves de championnat / World championship races

Bibliographie :

- « *Frazer Nash* »
David Thirlby / ISBN 0-85429-183-0
- « *The Postwar Frazer Nash* »
James Trigwell & Anthony Pritchard / Palawan Press
- « *From chain drive to turbocharger The A.F.N. story* »
Denis Jenkinson / ISBN 0-85059-631-9
- « *Formula 1 car by car 1950-59* »
Peter Higham / ISBN 978-1-910505-44-1
- « *Formula 2* »
Gregor Grant
- « *Grand Prix Cars 1945-65* »
Mike Lawrence / ISBN 1-899870-39-3

Remerciements :

- James Trigwell (frazernasharchives.co.uk)
- Bob Schmitt (frazernash-usa.com)