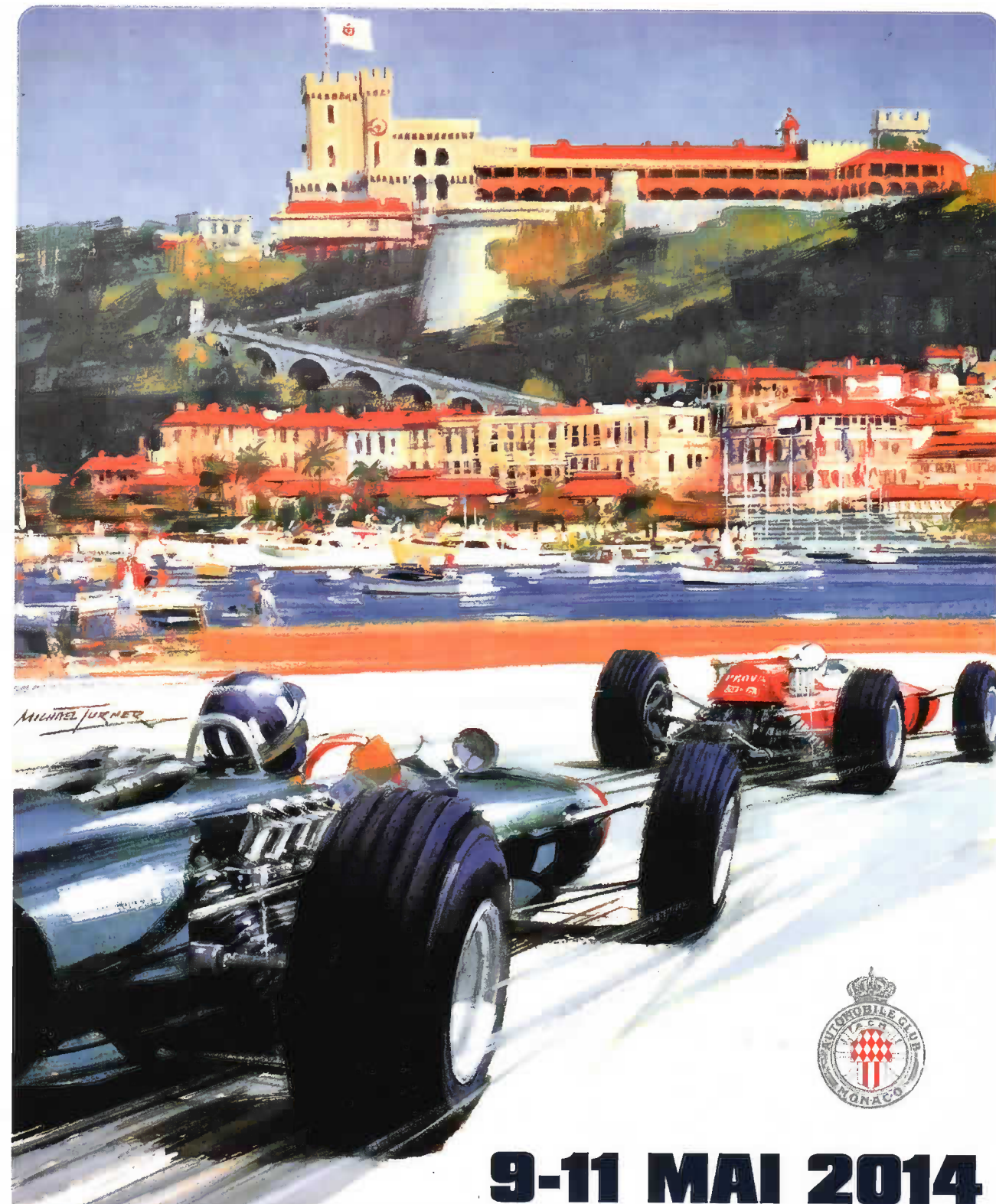




9-11 MAI 2014

9^e GRAND PRIX HISTORIQUE MONACO

 **MONACO**
GRAND PRIX HISTORIQUE

PROGRAMME OFFICIEL
OFFICIAL PROGRAM

10€

ACCÈS GRATUIT LE VENDREDI 09/05

Gratuité pour les mineurs de moins de 15 ans accompagnés
Free access for children under 15 years old accompanied.

**Samedi
10/05
20 €**

**Dimanche
11/05
35 €**

**Forfait Samedi
+ Dimanche
45 €**

TRIBUNES

SITUATION

A1	Place Sainte-Dévote
B	Casino
K	Quai Albert 1 ^{er} , Route Piscine
L	Place Kainer II, Plongeur
N	T Piscine Panne Nord
P	T Piscine Panne Sud
T	Cas de Hahge
V	Virage Anthony Noghes



PROGRAMME

Ven/Fri 09/05

ESSAIS / PRACTICES (20mn par série / by race)

11h30	Briefing des Pilotes / Drivers' briefing
12h30	Fermeture du Circuit à la circulation urbaine / Closing of track to public
14h30 - 14h45	Renault F1 Turbo - Damon HILL pour Sky Sports GB TV
15h00 - 15h20	Série A - Voitures de Grand Prix et voitures d'avant-guerre
15h50 - 16h10	Série B - Voitures de Grand Prix F1 et F2, avant 1961
16h40 - 17h00	Série E - Voitures de Formule 1 (1966-1972)
17h30 - 17h50	Série G - Formule 3, 2000 cm ³ (1974-1978)
19h30	Ouverture du circuit à la circulation urbaine / Opening of track to public

Sam/Sat 10/05

ESSAIS / PRACTICES (20mn par série / by race)

06h30	Fermeture du Circuit à la circulation urbaine / Closing of track to public
08h30 - 08h50	Série D - Voitures de Grand Prix F1 - 1500 (1961-1965)
09h20 - 09h40	Série C - Voitures de Sport ayant couru de 1952-1955
10h10 - 10h30	Série F - Voitures de Grand Prix F1 (1973-1978)
11h00 - 11h20	Série A - Voitures de Grand Prix et voitures d'avant-guerre
11h50 - 12h10	Série B - Voitures de Grand Prix F1 et F2, avant 1961



PLAN MAP

Dans l'extraordinaire ambiance du mythique Grand Prix de Monaco de Formule 1, partagez la passion des voitures de légende. Vibrez au hurlement des moteurs des Formule 1 des années 70, frissonnez au passage des voitures de sport d'avant 1953, passionnez-vous pour les 7 véritables courses qui vous sont offertes...

Ce merveilleux voyage dans l'histoire de l'automobile est à Monaco et n'a lieu qu'une fois tous les deux ans.

12h35 - 12h50	Renault F1 Turbo - Alain PROST - Jean-Pierre JABOUILLE pour CANAL +
13h00 - 13h15	Parade "Flèches d'Argent - AUTO-UNION" by Chopard
13h30 - 13h45	Parade "Crédit Suisse Classic Car Rally" (3 tours - 40 voitures)
14h30 - 14h50	Série E - Voitures de Formule 1 (1966-1972)
15h20 - 15h40	Série C - Voitures de Sport ayant couru de 1952-1955
16h10 - 16h30	Série D - Voitures de Grand Prix F1 - 1500 (1961-1965)
17h00 - 17h20	Série G - Formule 3, 2000 cm ³ (1974-1978)
17h50 - 18h10	Série F - Voitures de Grand Prix F1 (1973-1978)
19h30	Ouverture du circuit à la circulation urbaine / Opening of track to public
Dim/Sun 11/05 COURSES / RACES	
07h30	Fermeture du Circuit à la circulation urbaine / Closing of track to public
09h30 - 10h00	Série A - Voitures de Grand Prix et voiturettes d'avant-guerre (10 tours ou 30 minutes)
10h35 - 11h05	Série B - Voitures de Grand Prix F1 et F2, avant 1961 (10 tours ou 30 minutes)
11h40 - 12h15	Série D - Voitures de Grand Prix F1 - 1500 (1961-1965) (12 tours ou 35 minutes)
12h40 - 12h55	Parade "Flèches d'Argent - AUTO-UNION" by Chopard
13h15 - 13h30	Renault F1 Turbo - Jean-Pierre JABOUILLE
14h00 - 14h30	Série C - Voitures de Sport ayant couru de 1952-1955 (10 tours ou 30 minutes)
15h05 - 15h50	Série E - Voitures de Formule 1 (1966-1972) (18 tours ou 45 minutes)
16h25 - 17h10	Série G - Formule 3, 2000 cm ³ (1974-1978) (18 tours ou 45 minutes)
17h45 - 18h30	Série F - Voitures de Grand Prix F1 (1973-1978) (18 tours ou 45 minutes)
19h30	Ouverture du circuit à la circulation urbaine / Opening of track to public



SÉRIE

A



VOITURES DE GRAND PRIX & VOITURETTES D'AVANT-GUERRE

PRE WAR VOITURETTES & GRAND PRIX CARS

Cette série sert d'évocation aux GP de Monaco de l'avant guerre (classes 1, 2, 3, 4, 5 et 7) ainsi que de la Coupe du Prince Rainier 1937 ouverte aux voiturettes (Classe 6)

VAINQUEURS DU GRAND PRIX DE MONACO

- 1929 : «Williams » / Bugatti 35B
- 1930 : René Dreyfus / Bugatti 35B
- 1931 : Louis Chiron / Bugatti 51
- 1932 : Tazio Nuvolari / Alfa-Roméo 8C 2300
- 1933 : Achile Varzi / Bugatti 51
- 1934 : Guy Moll / Alfa-Roméo P3
- 1935 : Luigi Fagioli / Mercedes W25
- 1936 : Rudolf Carracciola / Mercedes W25 E
- 1937 : Manfred von Brauchitsch /Mercedes W125
- 1937 : Coupe du Prince Rainier : « Bira » / ERA Type B

N°	CONCURRENT	CONDUCTEUR	NAT.	MARQUE	ANNÉE	CL.
2	BLACKENEY-EDWARDS Patrick	BLACKENEY-EDWARDS Patrick	GBR	BUGATTI 51	1932	4
6	CANNON Andrew	CANNON Andrew	AUS	BUGATTI 35/51	1927	3
8	DE BALDANZA Julia	DE BALDANZA Julia	GBR	BUGATTI 35B	1929	3
10	HALUSA Martin	HALUSA Martin	AUS	BUGATTI 35C	1927	3
12	DUTTON Timothy	HANDS David	GBR	BUGATTI 39	1925	1
14	NEWALL Robert	NEWALL Robert	GBR	MASERATI 8CM	1933	5
16	GRIST Paul	GRIST Matthew	GBR	ALFA-ROMEO TIPO B (P3)	1934	5
18	SMITH Tony	SMITH Tony	GBR	ALFA-ROMEO TIPO B (P3)	1934	5
20	MCCABE Charles	MORRIS David	GBR	ERA B	1936	7
22	GANS Michael	GANS Michael	CHE	ERA B	1935	6
24	OTT Rainier	OTT Rainier	DEU	ERA B	1936	6
26	TOPLISS Nicholas	TOPLISS Nicholas	GBR	ERA A	1935	5
28	DOWLING Paddins	DOWLING Paddins	USA	ERA B	1936	6
30	KONIG Jürg	KONIG Jürg	CHE	BUGATTI 37A	1926	1
32	BERRYMAN Adam	BERRYMAN Adam	AUS	BUGATTI 37A	1928	1
34	CHANOINE Thierry	CHANOINE Thierry	FRA	RILEY DOBBS	1935	5
36	BALZ Willy	BALZ Willy	DEU	MASERATI 6CM	1937	6

ARTICLE 4 DU RÈGLEMENT

Annexe K du Code Sportif International de la F.I.A.

SÉRIE A

VOITURES DE GRAND PRIX ET VOITURETTES D'AVANT-GUERRE (PÉRIODES C ET D DE L'ANNEXE K)

- Classe 1 Voitures construites jusqu'au 31 Décembre 1933 équipées d'un moteur à compresseur et dont la cylindrée n'excède pas 1500 cm³.
- Classe 2 Voitures construites jusqu'au 31 Décembre 1933 équipées d'un moteur sans compresseur et dont la cylindrée n'excède pas 2300 cm³.
- Classe 3 Voitures construites jusqu'au 31 Décembre 1930 et non concernées par les classes précédentes.
- Classe 4 Voitures construites entre le 1^{er} Janvier 1931 et le 31 Décembre 1933.
- Classe 5 Voitures construites entre le 1^{er} Janvier 1934 et le 31 Décembre 1937 et concernées par la réglementation de la catégorie "dite" 750 kg.
- Classe 6 Voiturettes construites entre le 1^{er} Janvier 1934 et le 31 Décembre 1939 équipées d'un moteur à compresseur de 1,5 litre.
- Classe 7 Voitures construites entre le 1^{er} Janvier 1938 et le 31 Décembre 1939 équipées d'un moteur à compresseur de 3 litres ou d'un moteur sans compresseur de 4,5 litres.

ARTICLE 4 OF THE REGULATIONS

Appendix K of the FIA International Sporting Code

RACE A

PRE-WAR VOITURETTES AND GRAND PRIX CARS (PERIODS C & D OF APPENDIX K)

- A 1 Cars built before the 31st December 1933, supercharged and with engine capacity not exceeding 1500cc.
- A 2 Cars built before the 31st December 1933, unsupercharged and with engine capacity not exceeding 2300cc.
- A 3 Cars built before the 31st December 1930 and not included in the previous classes.
- A 4 Cars built from the 1st January 1931 to the 31st December 1933.
- A 5 Cars built to 750 kg Grand Prix regulations between the 1st January 1934 and the 31st December 1937.
- A 6 Voiturettes built between the 1st January 1934 and the 31st December 1939 fitted with a supercharged engine of maximum 1500cc.
- A 7 Cars built between the 1st January 1938 and the 31st December 1939 and fitted with a supercharged engine of maximum 3000cc or an unsupercharged engine of maximum 4500cc.

2

BUGATTI 51**Patrick BLACKENEY-EDWARDS****Production :** 40 exemplaires entre 1931 et 1936

La Bugatti 51, 8 cylindres 2,3L à compresseur apparaît à Monaco en 1931 en 4 exemplaires pour Chiron (1e), Varzi (3e), Bouriat (4e) et Divo (Abandon) ; elle gagna aussi l'édition 1933 aux mains de l'Italien.

La voiture présentée faisait partie de l'équipe officielle en 1933, puis elle passa ensuite aux mains de Taso Mathieson qui la confiait à Chris Staniland.



6

BUGATTI 35/51**Andrew CANNON**

La voiture présentée est née type 35 en 1927 et a reçu peu après un compresseur correspondant alors au type 35B. Sous cette forme elle courut à partir de 1931 aux mains de Robert Cazaux qui la dota d'un moteur type 51 et disputa le début de saison 1935 ainsi. Puis après un temps passé dans les garages du préparateur Dého elle fut acquise par Marcel Balsa qui l'utilisa en compétition jusqu'en 1946.



8

BUGATTI 35B**Julia DE BALDANZA**

La Bugatti 35B est le modèle qui ouvre le palmarès du GP de Monaco puisqu'aussi bien « Williams » en 1929 que Dreyfus en 1930, pilotaient ce modèle.

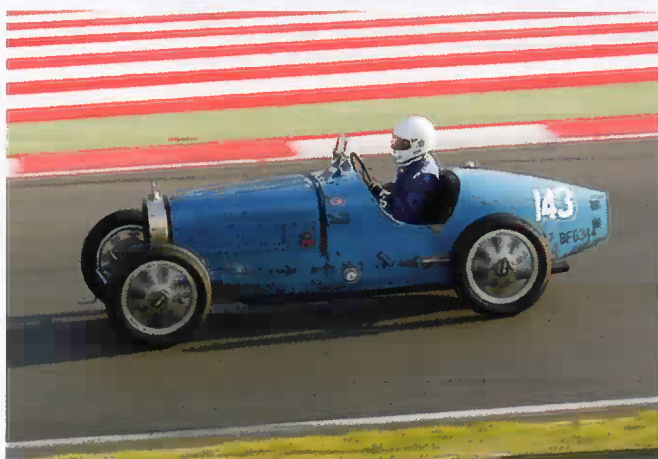
La voiture présentée construite en 1929 resta propriété de l'usine jusqu'en 1938. Puis comme beaucoup d'autres elle rejoignit l'Angleterre où elle connut une très longue carrière.



10

BUGATTI 35C**Martin HALUSA**

La voiture présentée, est une des 4 voitures engagées par l'usine lors du GP de San Sebastian 1927, remporté par Materassi (Conelli, Chiron et Dubonnet conduisaient les 3 autres voitures officielles).



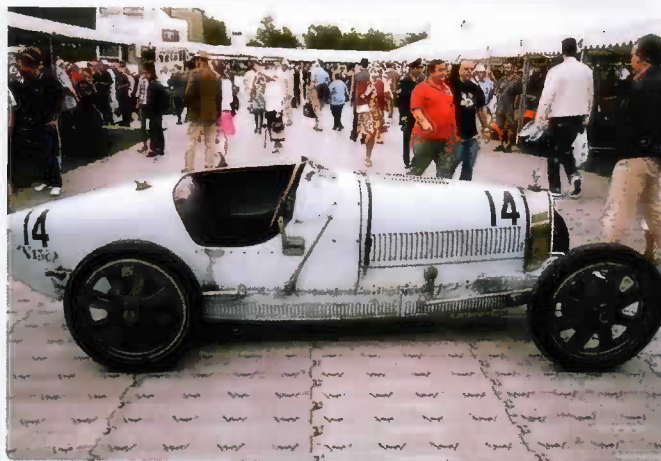
12

BUGATTI 39 Timothy DUTTON

Production : 9 voitures (6 en 1926 et 3 en 1927)

La Bugatti 39 est née trop tôt pour avoir participé au GP de Monaco; elle a cependant été engagée en cinq exemplaires par l'équipe officielle dans le GP d'Italie en 1925.

La voiture présentée utilisée par les Automobiles Bugatti a terminé 3e du GP d'Italie 1925 aux mains de Meo Constantini puis, à partir de 1926, a poursuivi sa carrière en Australie.



14

MASERATI 8CM Robert NEWALL

Production : 17 monoplaces produites (3 en 1933, 13 en 1934 et 1 en 1935)

Les 8CM ont participé 4 fois au GP de Monaco en 1933 (Sommer et Zehender), en 1934 (Lord Howe, Etancelin, de Vilapadierna et Zehender, en 1935 (Dusio et Soffietti), et 1937 (Hartmann).

La voiture présentée a été livrée neuve en 1934 à Whitney Straight qui l'a utilisée brillamment en 1934, notamment à Brooklands, et en courses de côte (2e au Mont Ventoux). Il n'a pas disputé le GP de Monaco à son volant mais était au départ à Nice en août 1934. Seaman, « Bira », McAlpine et Tony Gaze font partie de ceux qui l'ont aussi utilisée en course.



16

ALFA TYPE B (P3) Paul GRIST

Production : 13 exemplaires (6 en 1932, 7 en 1934)

Les premières Alfa P3 vues à Monaco sont celles engagées par la Scuderia Ferrari en 1934. Le classement témoigne de la domination du modèle : Moll 1e devant Chiron 2e, Lehoux 4e et Varzi 6e. Celles de la seconde série engagées en 3 exemplaires à Monaco par Ferrari l'année d'après, n'ont pas démérité face aux Mercedes : Dreyfus 2e devant Brivio 3e.

La voiture présentée fait partie de la 2e série ; Il est probable qu'elle ait participé au GP de Monaco 1934 dans l'équipe de la Scuderia Ferrari avant de passer en 1936 aux mains de l'anglais Charles Martin qui à son volant termina 2e à Pau, Deauville et Donington.



18

ALFA TYPE B (P3) Tony SMITH

La voiture présentée, fait partie de la 2e série ; elle a été livrée neuve en Angleterre en 1937, à Richard Shuttleworth, qui à son volant termina cette année-là 4e à Dieppe, gagna le GP de Donington, avant de connaître un accident en janvier 1936 en Afrique du Sud qui mit fin à sa carrière.



20

ERA R5B Charles McCABE

Production : 13 voitures construites (5 en 1935, 7 en 1936 et 1 en 1938).

La voiture présentée Déjà propriétaire de R2B utilisée de 1935 à 1948 (notamment victorieuse de la Coupe du Prince Rainier 1936), le Prince « Bira » acheta une deuxième Era type B, la R5B qu'il utilisa aussi en 1936 gagnant le GP d'Albi. Tony Rolt construira ensuite sa réputation avec cette voiture, durant les saisons 1938 et 1939. Après la guerre la voiture a connu une carrière sans interruption passant des GP de F1, aux courses de club, puis aux courses historiques, pour lesquelles elle a été dotée d'un 2L à partir de 1979 par Patrick Lindsay qui l'utilisait en 1500 depuis 1959.

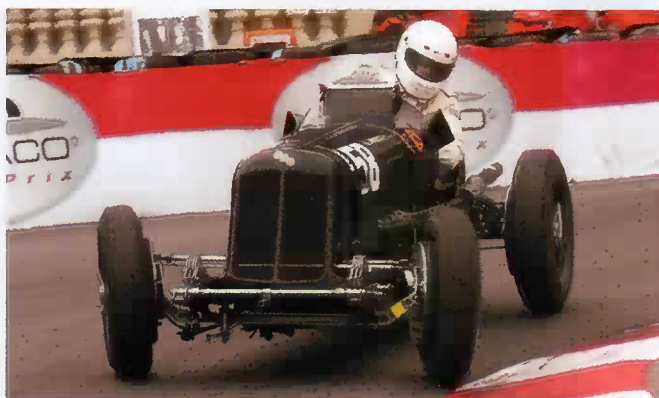


22

ERA B Michael GANS

Les Era se présentèrent en nombre à Monaco en 1936, pour y disputer la coupe du Prince Rainier, qu'elles remportèrent aisément : les Type B de Bira et Lehoux devançant la Type A d'Embricos.

La voiture présentée a été livrée neuve à Richard Seaman qui disputa toute la saison 1935 à son volant remportant pas moins de 3 épreuves dans un contexte très relevé.



24

ERA B Rainier OTT

La voiture présentée a été livrée à Dennis Scribbans, puis passa entre les mains de Robert Ansell en 1938. Avant-guerre, il l'utilisait comme voiturette dans les courses sur circuit et en course de côte ; après le conflit, il participait à son volant aux premières courses de F1.



26

ERA A Nicholas TOPLISS

Production : 4 voitures construites (3 en 1934 et 1 en 1935)

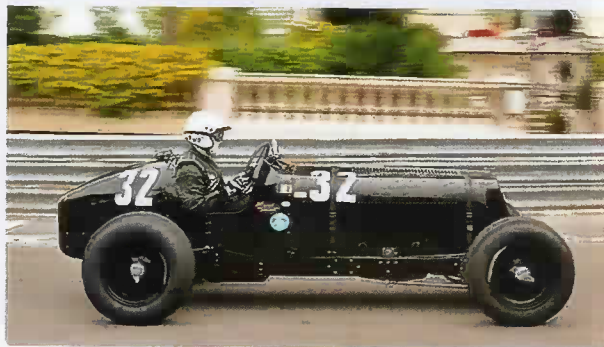
La voiture présentée est la dernière d'une petite série qui compte 4 unités : les 3 premières construites en 1934 utilisées par l'équipe officielle, la 4e, engagée ici, la 1ère livrée à un privé début 1935. Pat Fairfield, c'est de lui qu'il s'agit, l'utilisa très régulièrement durant les saisons 1935 à 1937, n'hésitant pas à se rendre à l'étranger notamment en France, y remportant le GP de Dieppe des voiturettes en 1935, à Monaco en 1936 où il manqua sa qualification pour la coupe du Prince Rainier, disputé durant le meeting du Grand Prix, et même en Afrique du Sud. Norman Wilson, son 2e propriétaire, étant décédé au combat en 1942, elle passa chez Reg Parnell qui la vendit à la libération à Bob Gérard qui l'utilisa jusqu'en 1951, notamment en 1950 lors du GP de Monaco 2e manche du 1er championnat du monde de Formule 1. Elle revint ensuite dans la Principauté dès le 1er GP historique de Monaco.



28

ERA B Paddins DOWLING

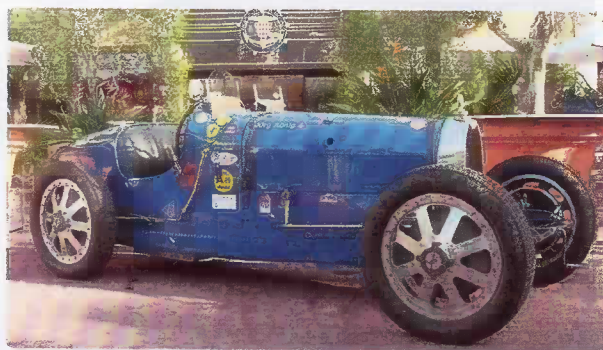
La voiture présentée a été livrée à Peter Whitehead en 1936 (engagé à Monaco en 1950 sur Ferrari). Il la partagea avec Peter Walker, et son demi-frère Graham, jusqu'en 1952. Elle partit un temps aux Etats Unis où l'acheta en 1980 Nick Mason, le batteur des Pink Floyd qui la garda près de 25 ans.



30

BUGATTI 37 Jürg KONIG

Livrée en 1926 en Allemagne la voiture y connut une carrière active avant d'arriver en Angleterre en 1950 où elle connut divers propriétaires. L'un d'entre eux, en 1958, ajouta un compresseur la transformant ainsi en type 37A, transformation proposée par l'usine entre avril 1927 et juillet 1931, dans la configuration dans laquelle elle court aujourd'hui.



32

BUGATTI 37 Adam BERRYMAN

La voiture née en 1928 est passée de Chiron, à Jean Claude d'Ahetze, son premier propriétaire qui l'utilisa en 1928 lors du 1er GP Bugatti au Mans, au GP de l'A.C.F, et au GP d'Italie. En 1929 elle poursuivit sa carrière aux mains de Vincent Tersen, d'abord puis d'André Vagniez en 1931 et 1932.



34

RILEY DODDS Thierry CHANOINE

Production : modèle unique construit en 1936

Aucune Riley n'a participé aux épreuves organisées sur le circuit de Monaco.

La voiture présentée est le deuxième modèle spécial réalisé par Hector Dodds, un fidèle de la marque dont il faisait commerce.

A son volant, il rencontra un certain succès à Brooklands et Donington. En 1946 Roy Salvadori, alors à ses débuts, l'utilisa lors de quelques courses, après l'avoir faite préparer par la célèbre firme Monaco Motors basée à Watford !



36

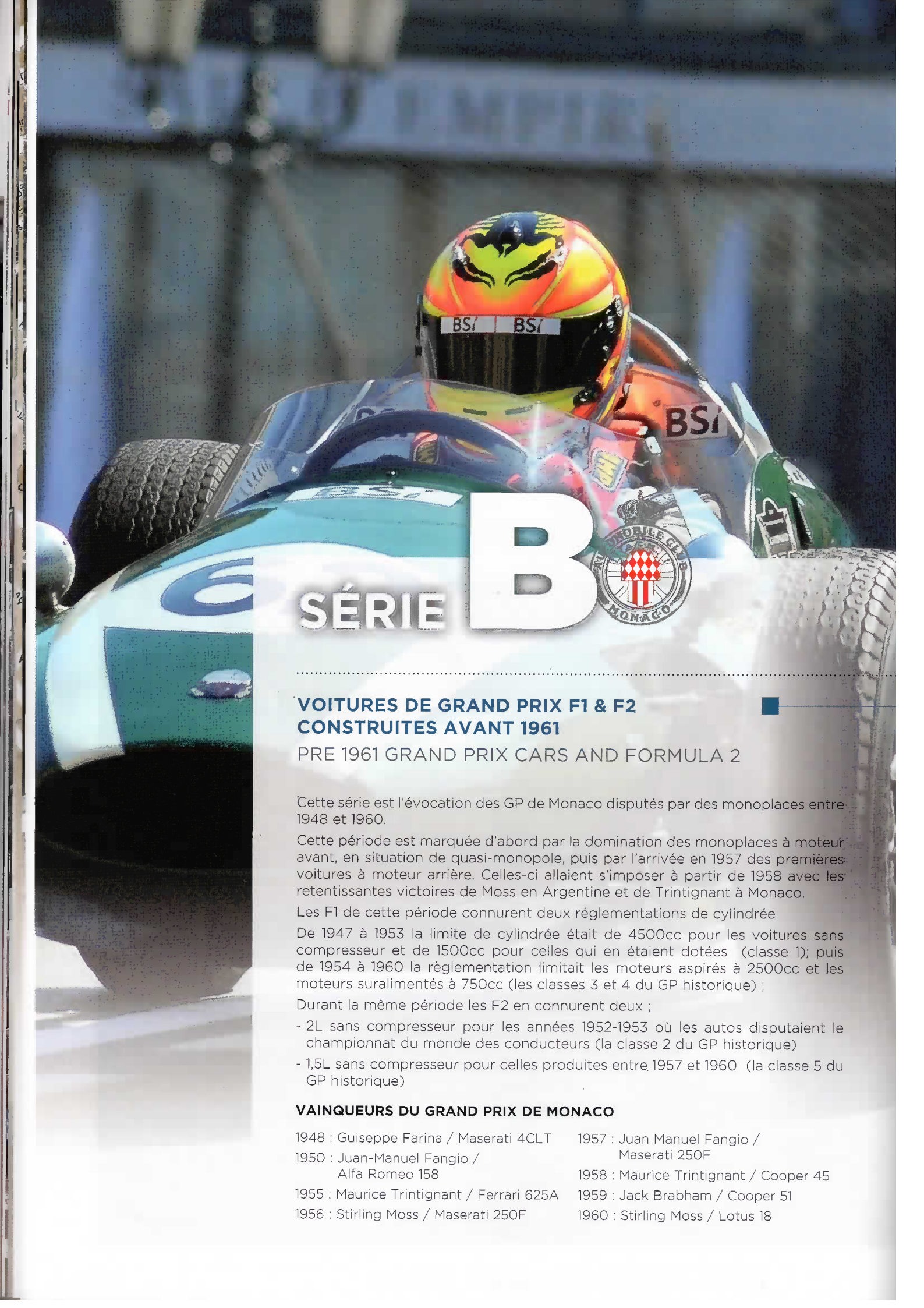
MASERATI 6CM Willy BALZ

Production : 27 monoplaces (5 en 1936, 12 en 1937, 9 en 1938 et 1 en 1939)

La Maserati 6CM n'a fait qu'une apparition à Monaco ; dans le cadre de la 1ère Coupe Prince Rainier de Monaco en 1936.

La voiture présentée a été livrée neuve à Austin Dobson en 1937 puis est passée entre les mains de David Hampshire, Alistair Baring, Joe Kelly avant de partir aux Etats Unis en 1959, où elle a d'abord été la propriété de Bill Devin le fabricant des voitures éponymes.





SÉRIE B

VOITURES DE GRAND PRIX F1 & F2 CONSTRUITES AVANT 1961

PRE 1961 GRAND PRIX CARS AND FORMULA 2

Cette série est l'évocation des GP de Monaco disputés par des monoplaces entre 1948 et 1960.

Cette période est marquée d'abord par la domination des monoplaces à moteur avant, en situation de quasi-monopole, puis par l'arrivée en 1957 des premières voitures à moteur arrière. Celles-ci allaient s'imposer à partir de 1958 avec les retentissantes victoires de Moss en Argentine et de Trintignant à Monaco.

Les F1 de cette période connurent deux réglementations de cylindrée

De 1947 à 1953 la limite de cylindrée était de 4500cc pour les voitures sans compresseur et de 1500cc pour celles qui en étaient dotées (classe 1); puis de 1954 à 1960 la réglementation limitait les moteurs aspirés à 2500cc et les moteurs suralimentés à 750cc (les classes 3 et 4 du GP historique) ;

Durant la même période les F2 en connurent deux ;

- 2L sans compresseur pour les années 1952-1953 où les autos disputaient le championnat du monde des conducteurs (la classe 2 du GP historique)
- 1,5L sans compresseur pour celles produites entre 1957 et 1960 (la classe 5 du GP historique)

VAINQUEURS DU GRAND PRIX DE MONACO

1948 : Guiseppe Farina / Maserati 4CLT

1950 : Juan-Manuel Fangio /
Alfa Romeo 158

1955 : Maurice Trintignant / Ferrari 625A

1956 : Stirling Moss / Maserati 250F

1957 : Juan Manuel Fangio /
Maserati 250F

1958 : Maurice Trintignant / Cooper 45

1959 : Jack Brabham / Cooper 51

1960 : Stirling Moss / Lotus 18

N° CONCURRENT	CONDUCTEUR	NAT.	MARQUE	ANNÉE	CL.
2 ALBUQUERQUE José Manuel	ALBUQUERQUE José Manuel	PRT	MASERATI 250 F	1954	3
3 BALZ Willy	BALZ Willy	DEU	MASERATI 250 F	1956	3
4 PRICE Tom	PRICE Tom	USA	MASERATI "250 F ("Offset")	1956	3
5 KOSTER Jos	STIPPLER Frank	DEU	MASERATI 250 F ("Piccolo")	1958	3
6 MCCAWE Bruce	HALL Robert	GBR	BRM P48	1960	4
8 BAXTER Barrie James	BAXTER Barrie James	GBR	BRM P48	1959	4
10 VALVEKENS Marc	VALVEKENS Marc	BEL	GORDINI T16	1952	3
12 FORFAIT	FORFAIT	FORFAIT			
14 BALLY Jean-Jacques	BALLY Jean-Jacques	FRA	GORDINI T11/15	1946	2
16 LEROY Eric	LEROY Eric	FRA	GORDINI T11/15	1947	2
18 BONETTO Roberto	LONGHI Piero	ITA	CISITALIA D46	1946	2
20 SMITH Tony	SMITH Tony	GBR	FERRARI 246 DINO	1960	3
22 WOOD Tony	WOOD Tony	GBR	TEC-MEC 250 F - F1	1959	3
24 PEARSON Gary	PEARSON Gary	GBR	BRM P25	1958	3
26 LEHR Klaus	LEHR Klaus	DEU	TALBOT-LAGO T26C	1948	1
28 DE BALDANZA Julia	DE BALDANZA Julia	GBR	MASERATI A6GCM	1951	2
30 FORFAIT	FORFAIT	FORFAIT			
32 WENMAN David	WENMAN David	GBR	CONNAUGHT A	1952	2
34 GASSMANN Helmut	GASSMANN Helmut	DEU	CONNAUGHT B	1954	3
36 MCGUIRE Eddie	MCGUIRE Eddie	GBR	LOTUS 16	1958	3
38 WILLS Roger	KJALLGREN Georg	GBR	LOTUS 16	1958	3
40 BAILEY Marshall	BAILEY Marshall	GBR	LOTUS 16	1959	3
42 HADFIELD Simon	FOLCH-R Joaquin	ESP	LOTUS 16	1959	3
44 NUTHALL Ian	NUTHALL Ian	GBR	ALTA F2	1952	2
46 SCURO Alberto	SCURO Alberto	ITA	COOPER BRISTOL T20 (Mk1)	1952	2
48 WOOD Barry	WOOD Barry	GBR	COOPER BRISTOL T20 (Mk1)	1952	2
50 RUSSELL Steve	RUSSELL Steve	GBR	COOPER BRISTOL T23 (Mk2)	1953	2
52 GRANT Paul	GRANT Paul	GBR	COOPER BRISTOL T23 (Mk2)	1953	2
54 VAN DER KROFT Adrien	VAN DER KROFT Adrien	NLD	H.W.M. ALTA F2/52	1952	2
56 BRONSON Julian	BRONSON Julian	GBR	SCARAB F1	1959	3
58 GOETZE Wulf	BOOS Robert	FRA	COOPER T40 (Bobtail)	1955	4
60 HANN FAMILY	MILES Alan	GBR	COOPER T41 (Climax)	1957	5
62 BUSSEY John	BUSSEY John	GBR	COOPER T43 (Climax)	1957	5
66 SAUNDERS John	NUTHALL William	GBR	COOPER T51 (Maserati)	1959	4
68 MASINI Marco	MASINI Marco	ITA	COOPER T51 (Maserati)	1959	4
70 VAN PRAET Jean-Georges	VAN PRAET Jean-Georges	MCO	COOPER T51 (Climax)	1959	4
72 WILLS Roger	WILLS Roger	GBR	COOPER T51 (Climax)	1959	4
74 GRIFFIN Paul	GRIFFIN Paul	GBR	COOPER T51 (Climax)	1959	4
76 ELICABE Manuel	ELICABE Manuel	ARG	COOPER T51 (Climax)	1959	4
78 CHISHOLM John	CHISHOLM John	GBR	LOTUS 18	1960	4
80 BAILEY Timothy	BAILEY Timothy	GBR	JBW-MASERATI F1	1959	4

ANNEXE K DU RÈGLEMENT

Annexe K du Code Sportif International de la F.I.A.

VOITURES DE GRAND PRIX F1 ET F2 CONSTRUITES AVANT 1961 (PÉRIODE E DE L'ANNEXE K)

- Classe 1 Voitures construites entre le 1er Janvier 1946 et le 31 Décembre 1953 équipées d'un moteur à compresseur de 1.5 litres ou d'un moteur sans compresseur de 4,5 litres.
- Classe 2 Voitures de Formule 2 construites avant le 31 Décembre 1953, dont la cylindrée n'excède pas 2000 cm3 sans compresseur.
- Classe 3 Voitures de Formule 1 à moteur avant, construites entre le 1er Janvier 1954 et le 31 Décembre 1960, dont la cylindrée sans compresseur n'excède pas 2500 cm3 ou moins de 750 cm3 avec compresseur.
- Classe 4 Voitures de Formule 1 à moteur arrière construites entre le 1er Janvier 1954 et le 31 Décembre 1960, équipées de moteur sans compresseur de 2500cm3.
- Classe 5 Voitures de Formule 2 construites entre le 1er Janvier 1957 et le 31 Décembre 1960, équipées de moteur de 1500cm3.

ARTICLE 4 OF THE REGULATIONS

Appendix K of the FIA International Sporting Code

RACE B

PRE 1961 F1 GRAND-PRIX CARS AND F2 (PÉRIODE E OF APPENDIX K)

- B 1 Cars built between 1st January 1946 and December 31st 1953 fitted with a supercharged engine of maximum 1500cc or with an unsupercharged engine of maximum 4,500 cc.
- B 2 Formula 2 cars built before December 31st, 1953, unsupercharged and with an engine capacity of maximum 2000cc.
- B 3 Front engine Formula 1 cars built between January 1st, 1954 and December 31st, 1960, unsupercharged and with an engine capacity of maximum 2500cc, or maximum 750cc supercharged.
- B 4 Rear engine Formula 1 cars built between January 1st, 1954 and December 31st, 1960 and with an engine capacity of maximum 2500cc unsupercharged.
- B 5 Formula 2 cars built between the 1st January 1957 and the 31st December 1960 and with an engine capacity of maximum 1500cc.

2

MASERATI 250F Jose-Manuel ALBUQUERQUE

Production : 28 voitures entre 1954 et 1958

La Maserati 250F a participé en nombre au GP de Monaco de 1955 à 1959 remportant l'édition 1956 avec Moss et 1957 avec Fangio.

La voiture présentée a été utilisée par Roy Salvadori en 1955 et début 1956, puis est revenue dans l'équipe officielle. Présente à Monaco en 1956 elle a été utilisée aux essais par Chiron et Moss, puis a terminé 3e avec Gregory en 1957 et ne s'est pas qualifiée en 1958 aux mains de Gould.



3

MASERATI 250F «PICCOLO» Willy BALZ

Production : 28 voitures dont 2 dites « Piccolo » construites en 1958

Il s'agit de l'ultime évolution du type 250F. Produites à 2 exemplaires et baptisées « Piccolo » à cause du châssis aux dimensions plus réduites, et de fait plus léger ; elles n'ont pas été engagées à Monaco.

La voiture présentée est la première des 2 « Piccolo » produites.

Elle a été utilisée par Fangio à Reims en 1958, lors de son tout dernier GP ; mais aussi par Shelby, Gregory, Schell et Scarlatti.



4

MASERATI 250F «OFFSET» Tom PRICE

Production : 28 voitures entre 1954 et 1958

La Maserati 250F a participé en nombre au GP de Monaco de 1955 à 1959 remportant l'édition 1956 avec Moss, et 1957 avec Fangio.

La voiture présentée est la 1ère des 2 « Offset » produites. Elle est celle qui remporta sa première course, le GP d'Italie 1956, avec Stirling Moss qui courait alors dans l'écurie officielle.

La désignation « Offset » est due au fait que le siège est décalé à droite de l'axe de la voiture de façon à pouvoir assoir le pilote à côté de la transmission de la voiture, donc 20 cm plus bas, et d'abaisser ainsi le centre de gravité de l'ensemble, de diminuer la surface frontale de la voiture.



5

MASERATI 250F «PICCOLO» Jos KOSTER

La voiture présentée est la deuxième des 2 « piccolo » produites et donc l'ultime 250F construite.

Elle a débuté aux essais du GP d'Italie 1958 et a disputé le GP du Maroc aux mains de Carroll Shelby.



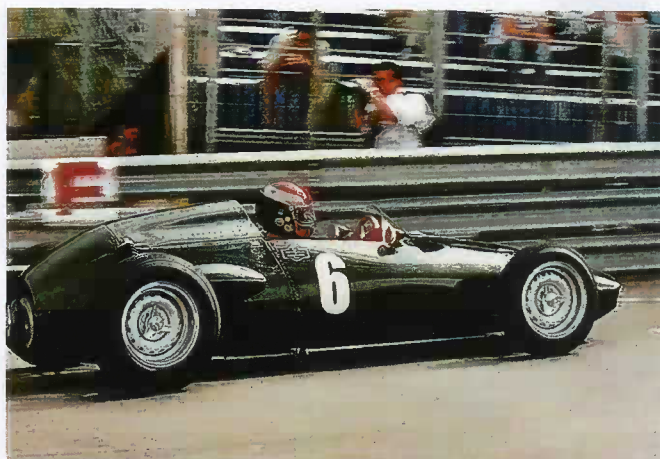
6

BRM P48 Bruce McCaw

Production : 8 exemplaires construits (1 en 1959 et 7 en 1960)

Owen Racing en 1960 pour Bonnier, Dan Gurney et Graham Hill ont participé au championnat du monde de F1 dont Monaco. Bonnier, le mieux classé des trois a terminé 5e.

La voiture présentée est la première construite en 1960, utilisant un ancien châssis de P25 moteur avant. Elle a participé 5 courses en 1960 : 3 avec Graham Hill, dont Monaco, (abandon), et 2 avec Gurney (abandon en Belgique et en France).



8

BRM P48 Barrie BAXTER

La voiture présentée est la dernière construite, en septembre 1960. A son volant Graham Hill termina 3e de la Gold Cup, et Brooks disputa 4 courses.



10

GORDINI T16 Marc VALVEKENS

Production : 5 exemplaires (3 en 1952 et 2 en 1953)

Les 6 cylindres Gordini Type 16 ont disputé les GP de Monaco 1955 et 1956, avec pour meilleur résultat la 5e place d'Hermanos da Silva Romos en 1956.

La voiture présentée née F2 en 1952 est devenue F1 en 1954 par l'adoption d'un moteur 2,5L. Sous cette forme, comme sous la précédente, elle a participé à nombre de GP du championnat du monde et a notamment terminé 7e à Monaco en 1955 avec Jacques Pollet.



12

GORDINI T11/15

Production : 15 monoplaces T11 et T15 (2 en 1946, 4 en 1947, 4 en 1948, 3 en 1949 et 2 en 1950)

Les monoplaces 4 cylindres Gordini ont participé aux GP de Monaco 1948 (Trintignant 4e, abandon de Wimille, « Bira » et Sommer) et 1950 (abandon de Trintignant et Manzon dans le carambolage général du début de course).

La voiture présentée a été produite en 1947 pour le grand Jean-Pierre Wimille qui en sera le pilote titulaire toute la saison tant en F1 qu'en F2 : victoire à Nîmes en F2; 3e du GP de l'A.C.F., 2e de celui de Lausanne et victoire à Monthlery en F1.

FORFAIT



14

GORDINI T11/15 Jean-Jacques BALLY

La voiture présentée a été utilisée par les Prince « Bira » du Siam, « Igor » de Russie dans le cadre de l'équipe officielle en 1947. Vendue en Suisse en 1949, elle y a poursuivi sa carrière le plus souvent dans des courses de côte avant de participer à toute la saison 1959 de Formule Junior.



16

GORDINI T11/15 Eric LEROY

Entre 1946 et 1956 Gordini a produit 22 monoplaces ; quinze 4 cylindres type 11 et 15, cinq 6 cylindres Type 16 et deux 8 cylindres Type 32.

La voiture présentée la toute première monoplace Gordini, a débuté en 1946 comme Type 11 par les luttes en 1100cc contre les Cisitalia D46. En 1948 le passage en 1500cc lui vaut de devenir Type 15, et de participer à certaines épreuves de F1 (4e à Monaco en 1948 avec Trintignant).



18

CISITALIA D46 Roberto BONETTO

Production : produite en 35 exemplaires entre 1946 et 1948.

La Cisitalia D46 était initialement prévue pour des courses monotypes. Après l'échec de l'opération elle fut reconvertie, avec succès, dans les courses de F2. Deux d'entre elles participèrent même au GP de Monaco F1, en 1948, aux mains de Taruffi et Nuvolari.

La voiture présentée était une voiture officielle en 1948. Elle fut conduite en F2 par Varzi, Farina et Taruffi.



20

FERRARI 246 Tony SMITH

Production : 5 exemplaires en 1960.

Scuderia Ferrari en 1960 pour Phil Hill (3e à Monaco), Richie Ginther, Willy Mairesse, Cliff Allison (accidenté aux essais à Monaco) et Wolfgang Von Trips.

La voiture présentée est sortie neuve 3 semaines après le GP de Monaco 1960, aux mains de Phil Hill, qui restera son seul pilote cette année-là. Pour son 4e et dernier GP, qui clôture les 7 ans de la F1 limitée à 2,5L, elle connaît le succès ; il est vrai facilité par le boycott des firmes Anglaises. C'est un succès historique car le dernier en GP du championnat d'une voiture à moteur avant.



22

TEC MEC Tony WOOD

Production : exemplaire unique construit en 1959.

Conçue par le studio Tecnica Meccanica dirigé par Valerio Colotti.

La voiture présentée terminée en septembre 1959, peut être considérée comme l'ultime évolution de la Maserati 250F. Malgré son châssis plus évolué, elle était dépassée dès sa conception, car encore conçue avec un moteur avant. Forfait pour le GP d'Italie elle était confiée à Fritz d'Orey pour le GP des Etats-unis où elle abandonna.



24

BRM P25 Gary PEARSON

Production : 11 exemplaires construits (3 en 1956, 2 en 1957, 4 en 1958 et 2 en 1959).

La BRM P25 a participé aux GP de Monaco de 1956 à 1959 : Hawthorn, Brooks, Flockhart, Salvadori, Bonnier et Schell, les conduisaient. Seul ce dernier franchit la ligne d'arrivée (5e en 1958).

La voiture présentée ici a participé à 12 manches du championnat mondial, en 1958 et 1959, aux mains de Schell, Behra et Bonnier. C'est elle qui, avec ce dernier, a valu à la marque son premier succès en championnat du monde, au GP de Hollande 1959. Les autres P25 ayant été démantelées pour produire les P48, elle est la seule P25 originale.



26

TALBOT T26C Klaus LEHR

Production : 14 voitures, sur 12 châssis (12 en 1948 et 4 en 1950).

Les Talbot T26C ont fait deux apparitions à Monaco : Rosier y abandonna en 1948 et 1950, Etancelin fit de même en 50, tandis que le Belge Claes atteignait l'arrivée en 7e position.

La voiture présentée était régulièrement engagée en mai 1948 pour Gianfranco Comotti.

Prête en juin, elle disputa 8 GP marquée par une 4e place au GP de l'A.C.F puis émigra en Argentine, où elle resta près de 30 ans avant de reprendre de l'activité dans les courses historique dès 1979.



28

MASERATI A6 GCM Julia DE BALDANZA

Production : 7 voitures produites en 1952.

Construites en 1952 comme Formule 2, les « A6GCM » n'étaient pas admises au GP de Monaco ouvert cette année-là aux voitures de Sport. Elles participaient par contre au championnat du monde des conducteurs, qui leur était alors réservé.

La voiture présentée est une des trois premières qui ont été directement livrées à une équipe Brésilienne. Régulièrement engagées en championnat pour Landi, Cantoni et Bianco, elles ont aussi été louées occasionnellement à Etancelin, Comotti, Flinterman et Crespo.



30

CONNAUGHT A

Production : 7 exemplaires construits plus 2 longs (1 en 1950, 5 en 1952, 1+2 en 1953).

Les Connaught A, qui étaient des F2, n'avaient rien à faire dans les GP de Monaco cependant elles participaient aux GP du championnat du monde, réservés à la catégorie en 1952 et 1953.

La voiture présentée d'abord pilotée dans le cadre de l'équipe officielle lors de deux manches du championnat du monde en 1952 (Thomson en Angleterre et Moss en d'Italie), a été ensuite utilisée par les pilotes de l'écurie Ecosse. Notamment Jimmy Stewart, le frère aîné de Jackie futur champion du monde de F1, victorieux à Monaco en F3 en 1964 et en F1 en 1966 et 1971.

FORFAIT



32

CONNAUGHT A

David WENMAN

Production : Entre 1950 et 1956, la firme Connaught a produit 17 monoplaces auxquelles il faut ajouter la Type C, achevée après la fermeture de l'usine. La Type A, née en 1950, compte 10 unités : les deux assemblées en 1950, les 6 châssis « de série » sortis en 1952-1953 et enfin les deux châssis long produits en 1953.

La voiture présentée fait partie des 6 produites en 1952. Lors de sa première année de compétition elle fut le plus souvent utilisée par Poore, notamment lors des GP d'Angleterre qu'il termina 4e donc dans les points, et d'Italie, comptant pour le championnat du monde. Le Belge Claes en fit l'acquisition pour la saison 1953 ce qui lui valut d'être peinte en jaune : couleur nationale de la Belgique, obligatoire dans les courses internationales. 14 meetings à son actif cette année-là, dont les 5 manches européennes du championnat du monde.



34

CONNAUGHT B4

Helmut GASSMAN

Production : 7 exemplaires produits (1 en 1954, 3 en 1955 et 3 en 1956).

Deux Connaught B étaient à Monaco en 1957; celle de Stuart Lewis-Evans termina 4e, tandis qu'Ivor Bueb abandonnait. En 1958, Paul Emery et Bruce Kessler ne se sont pas qualifiés.

La voiture présentée a été vendue neuve à Rob Walker, et confiée à Tony Rolt, Jack Fairman et Peter Walker en 1955 puis en 1956 à Reg Parnell notamment. Elle a participé au GP d'Angleterre 1955, comptant pour le championnat du monde.



36

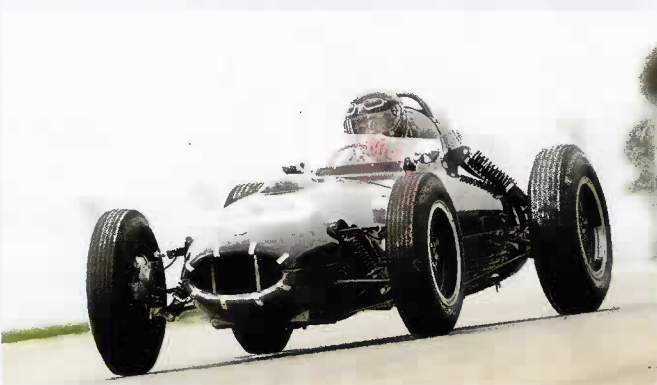
LOTUS 16

Eddie McGUIRE

Production : 7 exemplaires produits (2 en 1958 et 5 en 1959).

Team Lotus en 1959 pour Graham Hill (Abandon à Monaco), Alan Stacey et Innes Ireland et exceptionnellement Pete Lovely ; plus deux voitures non-officielles pour Bruce Halford (abandon à Monaco) et David Piper.

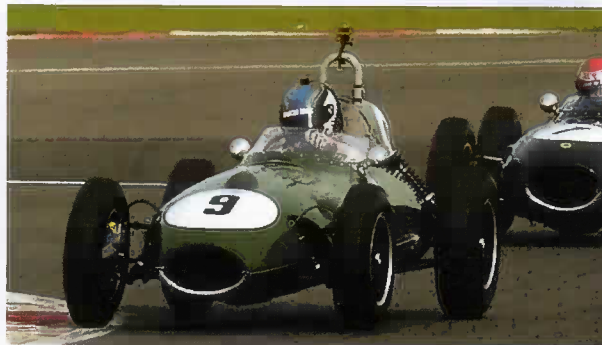
La voiture présentée a été utilisée par Anthony Brooke, en F2, en 1960.



38

LOTUS 16 Georg KJALLGREN

La voiture présentée a été utilisée par l'usine en 1958, (6 GP du championnat du monde avec Graham Hill), avant d'être vendue à David Piper en 1959.



40

LOTUS 16 Marshall BAILEY

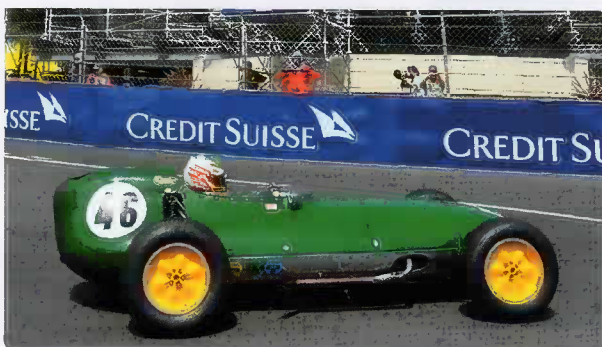
La voiture présentée sortie en 1959, a couru exclusivement cette année-là pour le Team Lotus, le plus souvent en GP F1 du championnat du monde : Hill, Stacey, Ireland (4e en Hollande en 1959) l'ont utilisée, de même que Pete Lovely qui a manqué la qualification à Monaco.



42

LOTUS 16 Joaquin FOLCH-R

La voiture présentée est sortie en 1959 pour le Team Lotus. Elle abandonna aux mains d'Ireland pour sa 1ère sortie au GP de l'A.C.F. ; Graham Hill l'utilisa ensuite aux GP d'Angleterre, d'Allemagne et du Portugal. Enfin, Ireland acheva la saison à son volant par une 5e place, obtenue lors du GP des Etats-Unis. Encore dans le team Lotus début 1960, elle permit à l'Argentin Alberto Rodriguez Larreta de débiter en GP.



44

ALTA F2 Ian NUTHALL

Production : 5 exemplaires construits (2 en 1951 et 3 en 1952).

La seule Alta vue à Monaco est la monoplace Offset d'Alistair McCormack, qui a abandonné lors de la 1ère Coupe du Prince Rainier de Monaco, en 1936.

La voiture présentée est la 5e monoplace F2 construite après-guerre. Livrée neuve à Peter Whitehead, il l'a utilisée en 1952 à Montlhéry, Monza, Reims et Rouen pour le GP de l'ACF, comptant pour le championnat du monde des conducteurs, tout comme le GP d'Angleterre où elle a été pilotée par son demi-frère Graham.

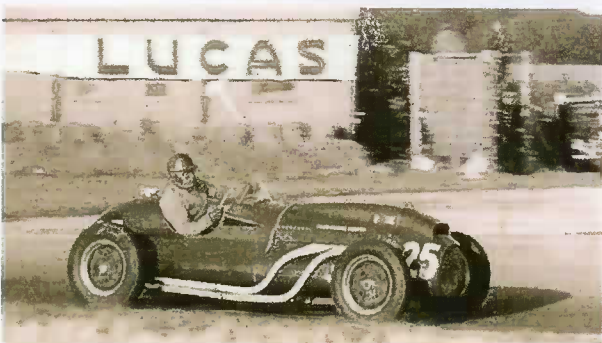


46

COOPER T20 Alberto SCURO

Production : 7 exemplaires produits en 1952.

La voiture présentée a été utilisée par André Loens en 1952, et par Schwelm Cruz en début de saison 1953, notamment au GP d'Argentine, comptant pour le championnat du monde.



48

COOPER T20 Barry WOOD

Production : 7 exemplaires produits en 1952.

La voiture présentée a été livrée neuve à l'écurie Ecosse de David Murray qui la conduisit lors du GP d'Angleterre 1952, puis la confia à Jimmy Stewart (notamment au GP d'Angleterre 1953), puis de Ken Wharton lors du GP d'Italie 1952 et Ninnian Sanderson.



50

COOPER T23 Steve RUSSELL

Production : 11 exemplaires produits en 1953.

Evolution de la T20 de 1952, la T23 de 1953 dispose du même 6 cylindres Bristol 2L mais d'un châssis multitubulaire très différent.

La voiture présentée est celle utilisée par Bob Gérard (6e à Monaco en 50 sur ERA) de 53 à fin 1956, notamment lors de 3 GP d'Angleterre comptant pour le championnat du monde.



52

COOPER T23 Paul GRANT

La voiture présentée ici a été la monture de Rodney Nuckey son premier propriétaire en 1953 et 1954. Il remporta à son volant une course mineure à Snetterton et participa aussi au GP d'Allemagne 1953, comptant pour le championnat du monde.



54

HWM F2/52 Adrien VAN DER KROFT

Production : 4 exemplaires en 1952.

Aucune des 14 monoplaces HWM produites entre 1950 et 1953 n'a disputé le GP de Monaco.

La voiture présentée ici, souvent confiée en 1952 au vétéran Français Yves Giraud-Cabantous lors de la série des GP de France, participa aussi à la presque totalité des manches du championnat du monde cette année-là ; Moss en Suisse, Laurent en Belgique, Giraud-Cabantous en France, Hamilton en Angleterre et Hollande, Claes en Allemagne.



56

SCARAB F1 Julian BRONSON

Production : 3 exemplaires construits en 1959-1960.

Dépassées avant même d'avoir débuté en GP, les Scarab F1 débutèrent, avec un an de retard, aux essais du GP de Monaco 1960 : Daigh et Reventlow manquèrent tous deux leur qualification.

La voiture présentée était inachevée dans le box du GP de Belgique 1960, n'a pas disputé de courses en période.



58

COOPER T40 Robert BOOS

Production : exemplaire unique construit en 1955.

Née en juillet 1955, donc trop tard pour se trouver à Monaco, elle est partie en Australie.

La voiture présentée a été construite par Jack Brabham (en partant d'une Bob Tail Sport), spécialement pour en faire une machine de GP en vue de participer au GP d'Angleterre. Le résultat ne fut pas à la hauteur de ses expériences, mais elle gagna en fin d'année le GP d'Australie.



60

COOPER T41 Alan MILES

La Cooper T41 est la F2 produite pour répondre au règlement de la nouvelle F2 limitée à 1500cc, à partir de 1956 et jusqu'en 1960. Produite en 5 exemplaires, elle a été conduite notamment par Salvadori, Brooks, Wharton et Brabham.



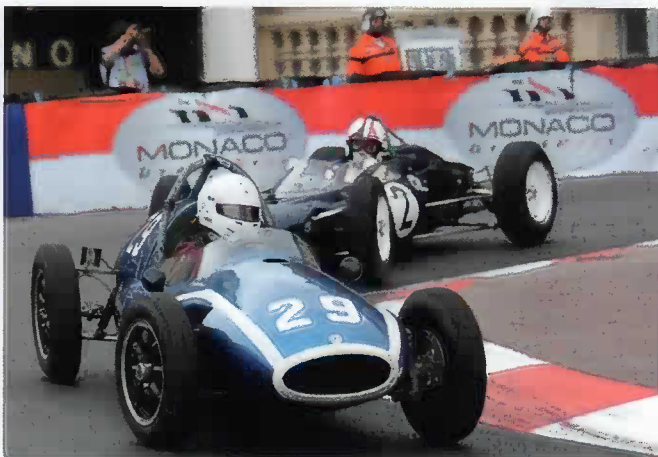
62

COOPER T43 John BUSSEY

Production : 31 voitures produites en 1957

Les Cooper T43, dont une à moteur 2L, ont été déplacées pour disputer le GP de Monaco en 1957. Les Leston n'est pas parvenu à se qualifier (tout comme Ron Flockhart en 1958) tandis que Jack Brabham a terminé 6e.

La voiture présentée est une F2 1500, livrée neuve en juin à Lance Reventlow le fabriquant des Scarab.



66

COOPER T51 William NUTHALL

Production : 46 exemplaires (29 en 1959 et 17 en 1960)

La Cooper 51 est celle qui, aux mains de Jack Brabham a remporté le GP de Monaco 1959. Elle est une évolution du type 45, que Trintignant avait mené à la victoire l'année précédente.

La voiture présentée a été utilisée en championnat du monde en 1959 par Hans Hermann au GP d'Angleterre et par Colin Davis en France et en Italie. Masten Gregory qui l'utilisait le plus souvent en 1960, a manqué sa qualification au GP de Monaco.



68

COOPER T51 Marco MASINI

La voiture présentée a disputé deux saisons pleines dans la Scuderia Centro Sud. Elle a débuté avec Menditeguy en Argentine, avant d'être confiée à Trintignant notamment à Monaco, où il a été contraint à l'abandon.



70

COOPER T51 Jean-Georges VAN PRAET

La voiture présentée a été livrée neuve en Australie où elle a fait l'essentiel de sa carrière. A son volant Stan Jones, le père du champion du monde 1980 (2e à Monaco en 1981), a terminé 4e du GP de Nouvelle-Zélande 1960.



72

COOPER T51 Roger WILLIS

Production : 28 voitures produites en 1959.

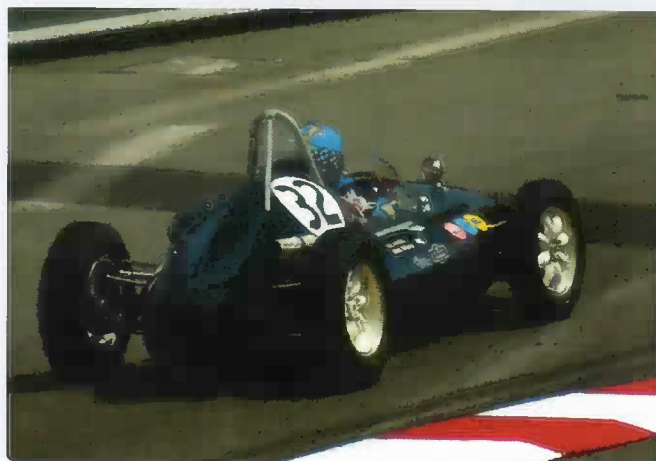
La voiture présentée a été utilisée en début de saison 1960 par Bruce McLaren (pilote officiel), avant d'être achetée par Fred Tuck. Il l'a confiée en 1960 à Bruce Halford qui ne s'est pas qualifié à Monaco, puis à Lucien Bianchi (3 GP en championnat), Tony Marsh et Geoff Duke.



74

COOPER T51 Paul GRIFFIN

La voiture présentée construite chez Rob Walker et utilisée par Moss et Trintignant, dans le cadre de son écurie victorieuse en Argentine, et à Monaco en 1958, a la particularité de porter le matricule de la voiture victorieuse en Argentine mais détruite dès la course suivante disputée à Buenos-Aires.



76

COOPER T51 Manuel ELICABE

La voiture présentée a occasionnellement été conduite par Brabham, en 1959 et 1960, avant d'être vendue en Australie.



78

LOTUS 18 John CHISHOLM

Production : 25 voitures construites par Lotus (18 en 1960 et 7 en 1961) plus deux copies faites chez Parnell.

En 1960 à Monaco, les Lotus 18 étaient 4 au départ ; Les trois du Team Lotus pour Ireland Stacey et Surtees et la voiture victorieuse du Team Walker conduite par Moss.

La voiture présentée était en 1960 et 1961, une des voitures officielles. Dans ce cadre elle a été pilotée par Clark, Ireland, Stacey et Trevor Taylor.



80

JWM Timothy BAILEY

Production : exemplaire unique construit en 1959

La voiture présentée a été pilotée par Brian Naylor son constructeur en 1959 et 1960 avec un certain succès dans les épreuves nationales. Il a aussi engagé la voiture dans 5 GP du championnat du monde de F1, dont celui de Monaco en 1960 où il a raté sa qualification.





SÉRIE

C



**VOITURES DE SPORT AYANT COURU
DE 1952 À 1955 INCLUS**

SPORTS RACING CARS RACED 1952-1955

A l'occasion unique de leur édition de 1952 les organisateurs de l'épreuve de Monaco ont abandonné les monoplaces. Les Sport de plus de 2L disputèrent le dimanche le GP de Monaco tandis que la veille avait eu lieu une course réservée au moins de 2L baptisée « Coupe du Prince Rainier »
Ce sont ces deux événements que célèbre la Série C du GP Historique.

VAINQUEURS DU GRAND PRIX DE MONACO

1952 : GP de Monaco (Sport plus de 2 litres) :
Vittorio Marzotto/Ferrari 225S

1952 : Prix de Monte-Carlo (Sport moins de 2L) :
Robert Manzon /Gordini T15S



RUOTE NORI

RUOTE DA COMPETIZIONE

50
YEARS OF HISTORY
1964.2014

Via C. Rosselli 14
36061 Bassano del Grappa (VI) Italy
tel. +39 0424 502162 fax +39 0424 502163
www.norigomme.it - info@norigomme.it

N°	CONCURRENT	CONDUCTEUR	NAT.	MARQUE	ANNÉE	CL.
2	DE MIGUEL Carlos	DE MIGUEL Carlos	ESP	OSCA MT4	1949	1
4	DUMOLIN Christian	DUMOLIN Christian	BEL	MASERATI A6GCS	1947	1
6	RATHENOW Lutz	RATHENOW Lutz	DEU	VERITAS RS 2000	1948	1
8	WATTS Patrick	WATTS Patrick	GBR	ALLARD J2	1950	1
10	BECHTOLSHEIMER Till	BECHTOLSHEIMER Till	GBR	ALLARD J2	1950	1
12	FRANCIS Robert	FRANCIS Robert	GBR	ALLARD J2	1951	1
14	SPIEKER "Ned"	SPIEKER "Ned"	USA	FRAZER NASH HIGH SPEED	1948	1
16	SUMMERS Tim	SUMMERS Tim	GBR	FRAZER NASH LE MANS REPLICA Mk1	1950	1
18	MCCULLOCH Gordon	MCCULLOCH Gordon	GBR	FRAZER NASH LE MANS REPLICA (Mk1)	1950	1
20	CURTIS Stephen	WOOD James	GBR	FRAZER NASH LE MANS REPLICA (Mk1)	1950	1
22	DALGLISH Ian	DALGLISH Ian	GBR	FRAZER NASH LE MANS REPLICA Mk1	1951	1
24	BRESLOW John	BRESLOW John	USA	FRAZER NASH LE MANS REPLICA (Mk2)	1952	2
26	HUNT Martin	HUNT Martin	GBR	FRAZER NASH LE MANS REPLICA (Mk2)	1952	2
28	URE John	URE John	GBR	COOPER BRISTOL T24	1953	2
30	BURROWS Graham	NUTHALL William	GBR	CONNAUGHT ALSR	1954	2
32	WOOD Tony	WOOD Tony	GBR	LISTER BRISTOL	1954	2
34	BOND Stephen	BOND Stephen	GBR	LISTER FLAT IRON	1955	2
36	SCUDERIA DEL VIADOTTO	VOGELE Carlo	CHE	MASERATI A6GCS	1953	2
38	BALLY Jean-Jacques	BALLY Jean-Jacques	FRA	MASERATI A6GCS	1953	2
40	HUNI Lukas	HUNI Lukas	CHE	MASERATI A6GCS	1954	2
42	WILLMS Michael	WILLMS Michael	DEU	MASERATI 150S/200S	1955	2
44	CHAMBON Henri	CHAMBON Nicolas	FRA	MASERATI 300S	1955	3
46	ULRICH Conrad	ULRICH Conrad	CHE	MASERATI 300S	1955	3
48	KHAN Najeeb	KHAN Najeeb	USA	FERRARI 225 S	1952	3
50	MEIER Arnold	FRANKLIN David	GBR	FERRARI 225 S	1952	3
52	MEIER Arnold	MEIER Arnold	CHE	FERRARI 250 MM	1953	3
54	CRIPPA Roberto	CRIPPA Roberto	ITA	FERRARI 340 MM	1953	3
56	RODER Michael	RODER Michael	DEU	FERRARI 500 MONDIAL	1955	2
58	QUINTANO Juan	QUINTANO Juan	ESP	FERRARI 625TF	1953	3
60	FRANKEL Richard	FRANKEL Richard	GBR	FERRARI 750 MONZA	1955	3
62	HOOD Derek	HOOD Derek	GBR	COOPER T33	1954	3
64	FINBURGH Vanessa	FINBURGH Vanessa	GBR	COOPER T33 (Jaguar)	1954	3
66	WAKEMAN Frederic	WAKEMAN Frederic	GBR	COOPER T38	1955	3
68	WEBB Nigel	WEBB Nigel	GBR	JAGUAR C TYPE	1952	3
70	JAGUAR HERITAGE RACING	BUNCOMBE Alex	GBR	JAGUAR C TYPE	1952	3
72	ECURIE ECOSSE LTD	DE CADENET Alain	GBR	JAGUAR C TYPE	1953	3
74	BETTATI Massimiliano	BETTATI Massimiliano	ITA	ALLARD J2X	1952	3
76	MELLING Martin	MELLING Martin	GBR	ASTON-MARTIN DB3	1952	3
77	PATTERSON Alan	PATTERSON Alan	USA	ALLARD J2X	1952	3
78	MCCAW Bruce	MCCAW Bruce	USA	ASTON MARTIN DB3S	1955	3
80	FRIEDRICHS Wolfgang	FRIEDRICHS Wolfgang	DEU	ASTON-MARTIN DB3S	1954	3
82	FRANKEL Andrew	FRANKEL Andrew	GBR	JAGUAR C TYPE	1952	3
84	FORFAIT	FORFAIT		FORFAIT		
86	FORFAIT	FORFAIT		FORFAIT		
88	PICKERING Tony	PICKERING Gavin	GBR	JAGUAR D TYPE	1955	3
90	RIBADENEIRA Diego	RIBADENEIRA Diego	ECU	JAGUAR D TYPE	1955	3

ARTICLE 4 DU RÈGLEMENT

Annexe K du Code Sportif International de la F.I.A.

SÉRIE C

VOITURES DE SPORT AYANT COURU DE 1952 À 1955 INCLUS (PÉRIODE E DE L'ANNEXE K).

- Classe 1 Voitures construites avant 1952.
- Classe 2 Voitures à moteur avant de moins de 2 litres construites entre le 1er Janvier 1952 et le 31 Décembre 1955.
- Classe 3 Voitures à moteur avant de plus de 2 litres construites entre le 1er Janvier 1952 et le 31 Décembre 1955.
- Classe 4 Voitures à moteur arrière construites entre le 1er Janvier 1952 et le 31 Décembre 1955.

ARTICLE 4 OF THE REGULATIONS

Appendix K of the FIA International Sporting Code

RACE C

SPORTS RACING CARS RACED 1952 - 1955 (PERIOD E OF APPENDIX K)

- C 1 Cars built before 1952.
- C 2 Front engine cars with an engine capacity of maximum 2000cc, built between January 1st, 1952 and December 31st, 1955.
- C 3 Front engine cars with an engine capacity of over 2000cc, built between 1st January 1952 and December 31st, 1955.
- C 4 Rear engine cars, built between January 1st, 1952 and December 31st, 1955.

OSCA MT4 Carlos DE MIGUEL

Production : 11 exemplaires à carrosserie à garde-boue.

La seule Osca présente lors du Prix de Monte Carlo en 1952, a rejoint l'arrivée à la 2e place après avoir mené l'épreuve. Elle disposait d'un moteur 1350cc et ses ailes faisaient partie intégrante de la carrosserie, comme l'imposait l'évolution du règlement.

La voiture présentée est la dernière des 11 livrées en carrosserie à garde boues et la 2e équipée d'origine du moteur double arbre 1100cc. Neuve en 1950 elle a été utilisée dans les courses sport et les épreuves de F2, après simple démontage des ailes et des phares.



MASERATI A6GCS SÉRIE 1 Christian DUMOLIN

Production : 15 exemplaires entre 1947 et 1952.

L'architecture à ailes détachables permettait de disposer (jusqu'à fin 1951), d'une voiture répondant aux exigences des courses Sport Internationales, pouvant rapidement être adaptée aux épreuves de F2.

La voiture présentée est une des 2 voitures d'usine de 1947, celle pilotée par Villorresi. En 1948 elle a tantôt été voiture de Sport, tantôt F2.



VERITAS RS Lutz RATHENOW

Production : 30 à 40 biplaces RS produites entre 1947 et 1950.

La veille du GP de Monaco, la Veritas de Jean Heurtaux se classa 15e et dernière du Prix de Monte Carlo réservée aux biplaces de moins de 2L.

La voiture présentée fait partie, au même titre que les AFM, des premières voitures de course Allemandes de l'après-guerre. Lors de leurs premières sorties en 1947, elles n'avaient pas le droit aux épreuves internationales car les Allemands en étaient bannis. Construite à partir d'une BMW 328 née en 1938, elle a fait sa carrière en Allemagne, comme la plupart de ces autres voitures.



ALLARD J2 Patrick WATTS

Production : 90 exemplaires produits en 1950 et 1951

A Monaco, en 1952, deux Allard J2 étaient au départ : celle à moteur Cadillac d'Anthony Hume a abandonné, tout comme celle à moteur Chrysler de Fernando de Mascarenhas.

La voiture présentée a été livrée en Août 1950 en Grande-Bretagne.



10

ALLARD J2 Till BECHTOLSHEIMER

La voiture présentée a été livrée neuve en Suède en Juillet 1950 et y a participé à quelques courses dans ce pays.



12

ALLARD J2 Robert FRANCIS

La voiture présentée a d'abord été conduite par Sidney Allard lui-même, à la Targa Florio, aux Mille Milles en Avril 1951, ainsi qu'à Silverstone, en Mai, avant d'être vendue à Londres en Septembre 1951.



14

FRAZER NASH HIGHT SPEED "Ned" SPIEKER

Production : 5 unités produites (2 en 1948 ; 3 en 1949).

C'est grâce à une 3e place aux 24 heures du Mans de 1949, de l'une des 5 Competition Model que les suivantes, quasiment identiques, doivent leur appellation de « Le Mans Replica ». Lors du Grand-Prix de Monte Carlo 1952 une des trois Frazer Nash Le Mans Replica inscrite, conduite par Clarke, a terminé à la 5e place.

La voiture présentée est la première Competition Model fabriquée. Exposée au salon de Londres fin 1948, elle est vendue en Tchécoslovaquie où elle prend part au GP de F1 de ce pays en 1949, terminant 11e, de la course remportée par la Ferrari de Peter Whitehead.



16

FRAZER NASH LE MANS REPLICIA MK1 Tim SUMMERS

Production : 21 unités de Mk1 produites entre 1949 et 1951.

Lors du Prix de Monte Carlo 1952 une des trois Frazer Nash Le Mans Réplia était une Mk1 ; conduite par Clarke elle a terminé à la 5e place.

La voiture présentée a été livrée neuve en 1950 à Bob Gerard (6e du GP de Monaco 50 sur ERA R4A). A son volant il termina 3e du Tourist Trophy en 1950 et 1951, et 4e des 9 heures de Goodwood, année où il abandonna aux 24 heures du Mans.



18

FRAZER NASH LE MANS REPLICA MK1 Gordon McCULLOCH

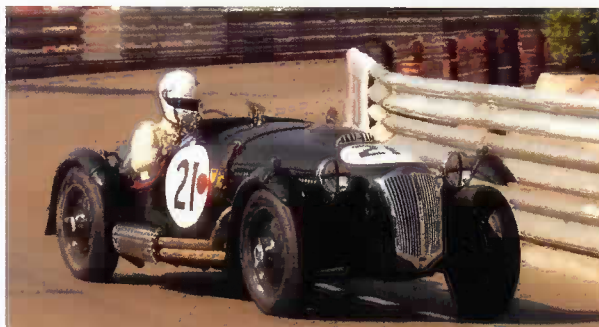
La voiture présentée a été livrée à Taso Mathieson fin 1950. Il l'utilisa en 1951 notamment à Oporto, et lors de la Targa Florio.



20

FRAZER NASH LE MANS REPLICA MK1 James WOOD

La voiture présentée est une Le Mans Réplica Mk1 identique à celle que David Clarke utilisait à Monaco en 1952. Elle a fait sa 1ère apparition publique sur le stand de la marque au salon de Londres fin 1951, puis est partie en Suède où elle a fait toute sa carrière sportive, avant de revenir en Angleterre en 1986.



22

FRAZER NASH LE MANS REPLICA MK1 Ian DAGLISH

La voiture présentée est une des dernières Mk1 produite. Elle a été exposée au salon de Londres, avant d'entamer sa carrière sportive en Ecosse en 1952. Elle a participé aux 9 heures de Goodwood en 1953 (13e).



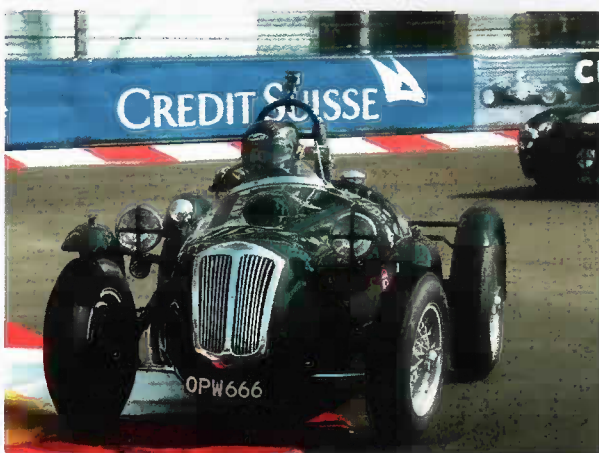
24

FRAZER NASH LE MANS REPLICA MK2 John BRESLOW

Production : 3 monoplaces produites en 1952 sur châssis Le Mans Replica Mk2.

Deux des trois Frazer Nash Le Mans Réplica au départ du Prix de Monte Carlo étaient des Mk2 ; celle de Moss partie en pôle a abandonné, tandis que celles de Tony Crook a terminé l'épreuve à la 3e place.

La voiture présentée est née monoplace avec un châssis et une mécanique identiques à ceux des Le Mans réplika Mk2. Sous sa forme initiale, elle a participé avec Ken Wharton aux GP de Suisse, de Belgique et de Hollande 1952, comptant pour le championnat du monde, avant d'être transformée en biplace pour la saison 1953.



26

FRAZER NASH LE MANS REPLICA MK2 Martin HUNT

La voiture présentée, identique à la voiture utilisée par Crook lors du Prix de Monte-Carlo, a été produite en 1952, et directement expédiée en Afrique du Sud, d'où elle n'a été définitivement rapatriée qu'en 1999.



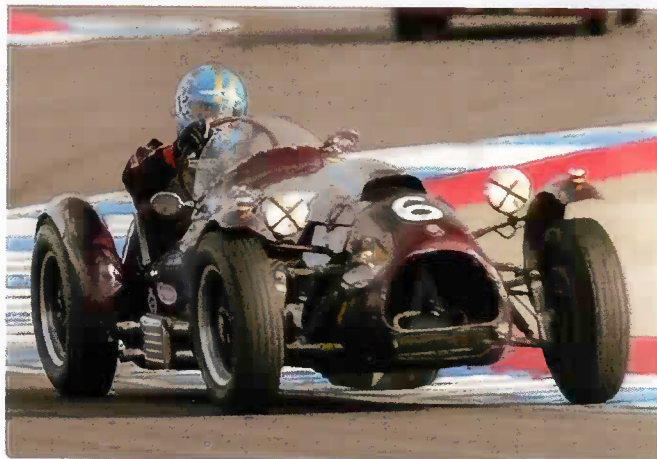
COOPER T24

John URE

Production : 3 unités produites en 1953.

Il s'agit à l'origine de monoplaces identiques aux Cooper T23 Bristol, mais dotées de moteur Alta.

La voiture présentée est la 2e des 3 monoplaces Cooper Alta assemblées. Crook (3e du Prix de Monte Carlo 1952 sur Frazer Nash), disputa le GP d'Angleterre 1953 avant de la transformer en biplace durant l'intersaison suivante. Dans cette version, il l'utilisa jusqu'à son retrait de la compétition, après les 9 heures de Goodwood en 1955, et la conserva telle que jusqu'en 2001.



CONNAUGHT ALSR

William NUTHALL

Production : 2 unités produites en 1954

Basée sur un châssis tubulaire très proche de la F2 type A (voir série B), dont elle utilisait un maximum de composants.

La voiture présentée est la première produite, livrée à John Coombs, retiré à Monaco jusqu'à son décès en 2013. La voiture fut notamment conduite par Coombs, Les Leston et Stirling Moss (coupe de Salon à Montlhéry en 1954 et Oulton Park en 1955).



LISTER BHL4

Tony WOOD

Production : 10 unités produites : l'officielle en 1954 plus 9 client en 1955, dont 4 avec carrosserie aérodynamique Lucas.

Les Lister Bristol font suite à la toute première à moteur MG, sortie début 1954, et confiée à Archie Scott-Brown.

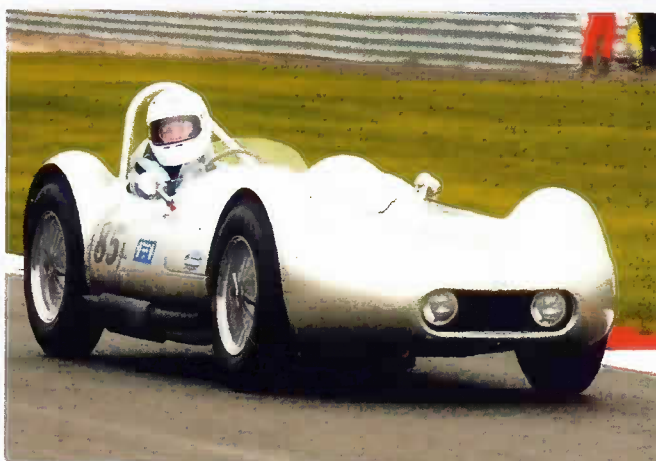
La voiture présentée, la 2e de 1955, a été livrée à William Black, carrossée par Lucas. Il en confia le volant à Jack Sears, qui l'utilisa notamment au British Empire Trophy.



LISTER BHL9

Stephen BOND

La voiture présentée est sortie en 1955 avec un moteur Riley pour John Horridge, qui l'utilisa ainsi aux 24 heures de Paris, avant de la doter d'un Bristol pour 1956. Il en partagea le volant cette année-là avec David Piper aux 12 heures de Reims.



36

MASERATI A6 GCS SÉRIE 2

Carlo VOGELE

Production : 53 exemplaires produits entre 1953 et 1955 (dont 5 berlinettes).

La 2e série d'A6GCS comptait parmi les deux litres les plus performantes et victorieuses du moment ; Fangio (Targa Florio 1953) ; Musso (3e des Mille Mille 1954) et Salvadori, comptent parmi ceux qui les ont pilotées plus ou moins régulièrement.

La voiture présentée a été livrée neuve aux USA en 1954, où elle a couru.



38

MASERATI A6 GCS SÉRIE 2

Jean-Jacques BALLY

La voiture présentée fut livrée en 1955 à Maria Theresa de Filippis. A son volant elle prit notamment le départ des Mille Mille. En 1958, sur Maserati 250F, elle participa entre autre au GP de Monaco F1 qu'elle termina 10e. Elle restera la 1ère femme engagée en F1.



40

MASERATI A6 GCS SÉRIE 2

Lukas HUNI

La voiture présentée livrée en 1955 a été utilisée par Landi lors du GP de Bari.



42

MASERATI 150S/200S

Michael WILLMS

Production : 25 exemplaires produits en 1955 et 1956.

La Maserati sport 1500cc débute sa carrière par une victoire aux 500kms du Nurburgring 1955, aux mains de Behra, titulaire de l'équipe F1 de la marque. Moss, Bonnier et de Tomaso comptent parmi les pilotes plus ou moins occasionnels du modèle.

La voiture présentée a été livrée neuve en 1955 à Briggs Cunningham qui l'a converti en 2L.



44

MASERATI 300S

Nicolas CHAMBON

Production : 30 exemplaires produits entre 1955 et 1957

Le modèle débute aux 12 heures de Sebring en 1955 ; Fangio, Moss, Taruffi, Schell ; Behra, Rosier, Musso entre autres, l'ont amenée à la victoire dans des épreuves internationales.

La voiture présentée, livrée fin 1955 à Tony Paravano. Il l'a confié à Masten Gregory notamment, 3e à Nassau en décembre pour sa 2eme course.



MASERATI 300S

Conrad ULRICH

La voiture présentée, livrée aux USA fin 1955, était au départ des 12 heures de Sebring 1956 aux mains de Perdita/Menditeguy et a été pilotée par Carroll Shelby en 1957.



FERRARI 225S

Najeeb KHAN

Production : 20 voitures construites en 1952 (dont 5 berlinettes).

Au départ du GP de Monaco 1952, il y avait cinq Ferrari 225S ; à l'arrivée, elles occupaient les cinq premières places.

La voiture présentée est celle qui, aux mains de Jean Lucas et André Simon, se classa 4e.



FERRARI 225S

David FRANKLIN

La voiture présentée, berlinette Vignale, qui après une année passée sur les routes italiennes, a été vendue en fin d'année 1952 aux USA, via Luigi Chinetti, où elle a notamment participé aux 12 heures de Sebring 1953.



FERRARI 250MM

Arnold MEIER

Production : 31 exemplaires produits.

Le modèle débute au Tour de Sicile en 1953, et gagne sa 1ère course à Monza aux mains de Villorresi, lors des débuts des Sports 4 cylindres 625TF et 735S.

La voiture présentée, berlinette Pininfarina de 1953, a été utilisée une fois en course à Montlhéry, par Giovanni Gherzi, avant de partir en Suisse où elle a été utilisée en courses de côte.



FERRARI 340MM

Roberto CRIPA

Production : 9 voitures produites (dont deux Spider Touring).

C'est une Ferrari 340MM, qui a gagné aux mains de Marzotto, les Mille milles 1953.

La voiture présentée, Spider Touring, a débuté en 1953 comme voiture officielle : aux Mille Mille d'abord aux mains de Villorresi, puis pilotée à Silverstone par Hawthorn avant d'être vendue à Hans Ruesch.



56

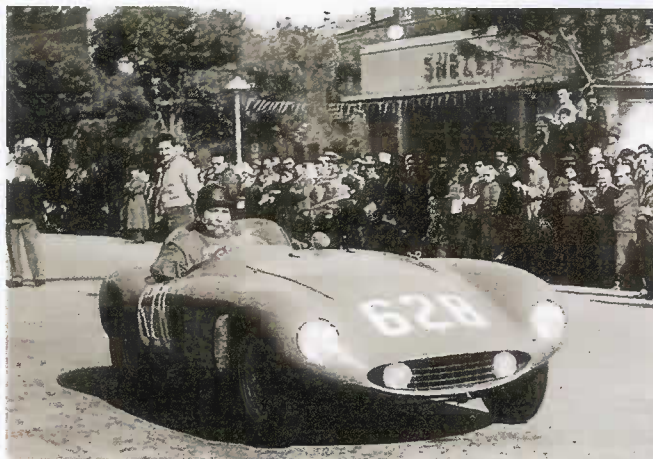
FERRARI 500 MONDIAL

Michael RODER

Production : 30 exemplaires (19 série 1 et 11 série 2) produits de 1953 à 1956.

Sortie fin 1953 aux 12 heures de Casablanca aux mains d'Ascari et Villorresi, la 1ère 500 Mondial fut ensuite suivit d'une série débutée en 1954 et offerte à la clientèle.

La voiture présentée, Spider Pininfarina de la 2e série, est sortie lors des Mille Milles 55 pilotée par Taramazzo, qui l'utilisa encore en quelques occasions. Vendue ensuite aux USA, via Luigi Chinetti, elle prit part aux 12 heures de Sebring 1956.



58

FERRARI 625TF

Juan QUINTANO

Production : 3 voitures produites en 1953.

La 625TF est la toute 1ère Ferrari Sport dotée du moteur 4 cylindres, directement issu des monoplaces championnes du monde en 1952 et 1953 avec Ascari. La nouveauté débuta par une 4e place à Monza, aux mains de Hawthorn, en Juin 1953.

La voiture présentée, Spider Vignale, est celle qui a terminé 4e du GP de l'autodrome, aux mains de Hawthorn, et 3e de la coupe des Dolomites, avec Maglioli en 1953, avant de poursuivre sa carrière en Argentine (participations aux 1000 kms de Buenos Aires en 1954, 1955 et 1956).



60

FERRARI 750 MONZA

Richard FRANKEL

Production : 31 exemplaires produits de 1954 à 1956.

Développement logique de la 3 litres 4 cylindres type 735S sortie mi-1953, en même temps que la 625TF, la 750S est dotée d'un moteur dérivé de celui de la F1 553. Elle débute par un doublé au GP Supercortemaggiore 1954, ce qui lui vaudra le suffixe Monza.

La voiture présentée Spider Scaglietti est livrée à « Sparken » en 1955. Il l'utilisera en équipe avec Masten Gregory, notamment lors des 24 heures du Mans.



62

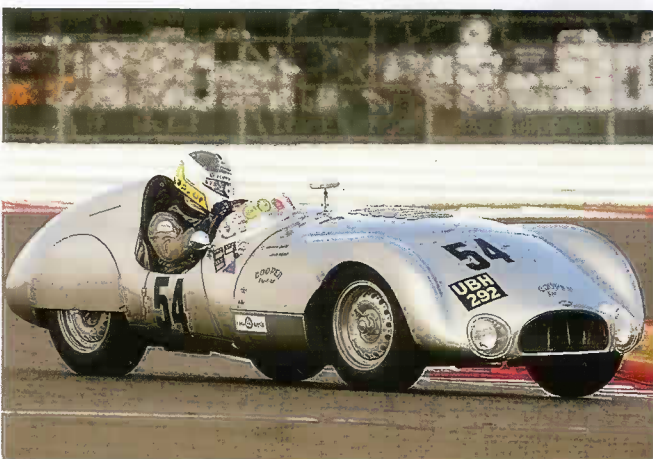
COOPER JAGUAR T33

Derek HOOD

Production : 3 produites en 1954.

Suivant l'exemple d'HWM en 1953, Cooper a été un des premier à construire des voitures utilisant le 6 cylindres Jaguar XK des type C et D, suivit plus tard par Tojeiro en 1956, et Lister en 1957.

La voiture présentée a été utilisée par Peter Whitehead durant la saison 1954. Celui-ci était engagé au GP de Monaco 1950 sur Ferrari, et a gagné les 24 heures du Mans en 1951.



64

COOPER JAGUAR T33

Vanessa FINBURGH

La voiture présentée a été livrée à Bertie Bradnack qui participa entre autre aux 9 heures de Goodwood.



66

COOPER JAGUAR T38

Frederic WAKEMAN

Production : 3 produites en 1955.

La Cooper T38 est une simple évolution de la T33 de la saison 1954. La première produite participa aux 24 heures du Mans aux mains de Peter Whitehead, son propriétaire et ancien Vainqueur de l'épreuve sur Jaguar C en 1951.

La voiture présentée est celle utilisée par Tommy Sopwith en 1955.



68

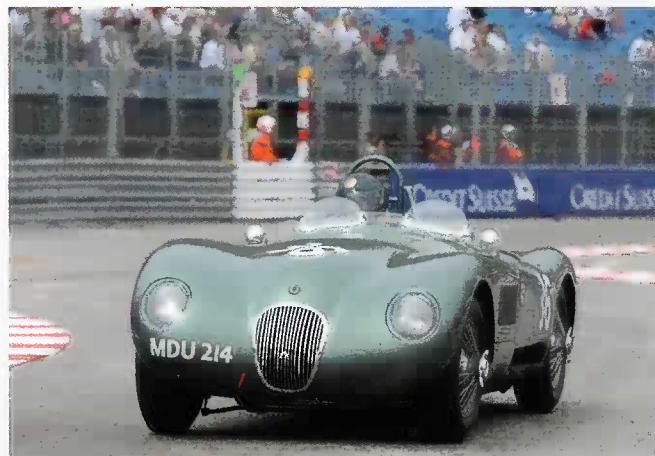
JAGUAR C XKC

Nigel WEBB

Production : 54 unités produites.

C'est le modèle victorieux des 24 heures du Mans en 1951 et 1953. Deux Jaguar C se trouvaient au départ du GP de Monaco en 1952; celle conduite par Moss a mené rapidement, avant d'abandonner sur accident et celle de Tom Wisdom a terminé 6e.

La voiture présentée la 4ème produite et aussi la première de 1952, est la première livrée à un pilote privé, en l'occurrence Duncan Hamilton, vainqueur avec Rolt des 24 heures du Mans sur une Jaguar C officielle.



70

JAGUAR C XKC

Alex BUNCOMBE

La voiture présentée livrée couleur bronze en 1952, a fait l'essentiel de sa carrière en Argentine, aux mains de José Maria Millet, qui l'utilisa au niveau international à l'occasion des 1000 kms de Buenos Aires 1954, 1955 et 1956.

