

## 1954 FRAZER NASH "The Left Hand Drive" LE MANS COUPE

Lors de "l'International Trophy" à Silverstone en mai 1953, Frazer Nash aligne une toute nouvelle voiture au départ. Emmenée par le pilote d'usine Ken Wharton, elle se montre plutôt efficace, terminant à la 17<sup>ème</sup> place au général, 5<sup>ème</sup> de sa catégorie, en tournant seulement 2 secondes plus lentement que les autres pilotes usine sur les versions ouvertes « Le Mans Replica ». Elle est ensuite engagée aux 24 Heures du Mans de la même année, avec Wharton et Mitchell. Particulièrement bien préparée par l'usine, ils étaient dans le sillage des Bristol, et devant la Le Mans Replica privées de Gerard / Clarke, contrainte à l'abandon suite à des vibrations, tellement intenses qu'elles empêchaient les pilotes de voir la route nettement ! Le Coupé n'a connu que des problèmes de freins en fin de course, qui n'ont pas empêché de terminer 13<sup>ème</sup> au général, et de remporter la catégorie 2 litres, en couvrant 2.119 miles à 88,31mph (142km/h) de moyenne. Une performance plus qu'honorable, mais qui aurait pu être meilleure sans ces soucis de freins : ils terminent derrière les Austin-Healey 100 de Gastonides et Lockett qu'il avaient menées pendant plus de 14 heures !



En novembre 1953, lors du salon de Earls Court, AFN lance officiellement son nouveau modèle. Initialement dénommé « Hard Top », il s'appellera finalement « Le Mans Coupé », disponible en deux versions : « compétition », ou « turismo ». La voiture ne ressemblait à aucun autre modèle de la marque. Sur le stand étaient exposées deux autos : la voiture d'usine peinte dans ses couleurs du Mans, et une nouvelle voiture, équipée d'un moteur BS4 (comme la plupart d'entre elles) et était disponible en spécifications 140 bhp ou 150 bhp. Les prix affichés étaient 1950£ pour la version « turismo » et 2250£ pour la version « comp ».



Josephus "Jo" Conn Guild, Jr. un homme d'affaires de Chattanooga, Tennessee, passionné par les voitures de sport anglaises artisanales, visite l'usine AFN et commande un Coupé Le Mans. Étant très grand, il demande que le toit soit surélevé d'un pouce pour une meilleure garde au toit et comme la voiture était destinée à être exportée aux Etats Unis, que le volant soit placé à gauche



la seule Frazer Nash jamais construite de cette façon. Cela devait être une voiture de route, mais Conn voulait de la puissance et a demandé le moteur BS4 de 140CV, des roues à moyeux centraux renforcés, des tambours Al-Fin, des amortisseurs André, des barres de torsion réglables, un essieu arrière avec différentiel Austin, un levier de vitesses plus grand et un frein à main rapide type « fly-off ». Conn a reçu la voiture en mai 1954. Connue sous le châssis 421/200/196 avec moteur BS4 / 412, la voiture était gris cendré avec une sellerie en cuir noir.



En 1958, après avoir construit seulement 13 voitures de plus, l'AFN n'était plus un constructeur automobile... N'étant plus très jeune, Conn n'a gardé la voiture que peu de temps, l'utilisant sur les routes autour de sa maison, avant de la transmettre à son ami J. Frank Harrison. Harrison a inscrit la Frazer Nash dans les courses du SCCA dans les années 1960 pour Smokey Drolet (elle a participé aux 12 Heures de Sebring 1959 et a terminé 43<sup>ème</sup>, ce qui était la première d'une série d'apparitions à Sebring). Harrison a ensuite vendu la voiture à l'un de ses employés : Mack Williams. La voiture a disparu pendant un certain nombre d'années et a finalement refait surface dans une petite annonce dans Road & Track en 1966.



En 1972, le coureur Gary Ford était à la recherche d'une Frazer Nash. Se souvenant de la publicité, il a recherché les vieilles parutions et a retrouvé l'annonce. Contre toute attente, la voiture n'avait jamais été vendue. Ford a ramené le coupé chez lui, et a effectué une restauration totale. Pendant de nombreuses années, Ford et la Frazer Nash étaient des habitués du Vintage Sports Car Club America, jusqu'à ce qu'un gros problème à Lime Rock Park immobilise la voiture. Peu de temps après, la voiture est échangée contre un roadster Offenhauser Indy, et se retrouve dans les mains compétentes de Sandy Sadler. Sadler entreprend en 1999 une longue et minutieuse restauration (documentée) afin de redonner vie à la voiture suite à son accident. Sadler, un passionné de 356, a trouvé le Coupé Le Mans un peu moyen à son goût (c'est surtout sa femme qui n'aimait pas la voiture). Le prochain propriétaire Franck Allocca était un peu plus en phase avec la personnalité des voitures plus anciennes. Il avait d'ailleurs raté cette auto quelques années plus tôt quand Sadler l'avait achetée, et profita de la voiture quelques années.



Elle est finalement importée en France en 2014 par un collectionneur et pilote passionné et confiée à un atelier réputé du Mans entreprenant tout le travail nécessaire concernant les suspensions, roulements et liaison au sol, ainsi que le faisceau électrique et beaucoup d'autres choses. Le moteur a été refait, le couple ayant été privilégié pour permettre une utilisation sur la route, tout en conservant un niveau de performances satisfaisant pour la course. Une préparation complémentaire a été faite pour les compétitions historiques majeures comme Le Mans Classic et plus récemment le Goodwood Revival



Sur la route, la Frazer Nash est une machine très bien équilibrée. La direction est neutre avec une bonne stabilité directionnelle, un véritable "compliment" à la direction à crémaillère. Le tableau de bord contient un ensemble complet de jauges Smiths, avec un simple volant à trois branches qui permet une très bonne visibilité sur le tachymètre et le compteur de vitesse. La boîte de vitesses à rapports courts, même pour son âge, est un plaisir à utiliser, et les sièges en cuir vous garderont à l'aise sur de nombreux kilomètres. Cette voiture gardera le nom de Frazer Nash en vie pour de nombreuses années à venir. Une auto parfaite, à l'historique limpide, et éligible pour les plus grands événements: Goodwood, Le Mans Classic, Mille Miglia et beaucoup de grands rassemblements et concours internationaux. Elle est en outre l'un des neuf exemplaires produits et le seul en conduite à gauche !

