

 Princess of
TUMULT

Miniature au 1/43ème
Ref. li-01
Historique et notice
d'assemblage

Sister Maserati BHL1

1956
"Works Car"
Archie
Scott Brown



MER 303

Brian Lister

Brian Lister voit le jour le 12 Juillet 1926. Aimant dès son plus jeune âge l'automobile, il devient très vite apprenti dans l'entreprise familiale *George Lister & Sons*. Située à Cambridge, la société est alors dirigée par son père Horace et spécialisée dans l'architecture métallique. Bien qu'également attiré par une carrière musicale (il est passionné de Jazz), il commence à son retour de l'armée à se familiariser avec le sport automobile au volant d'une MG TA, puis d'une Morgan 4/4. Il achète ensuite un châssis Cooper T14 qu'il motorise avec un 1100cc MG avec l'aide d'Edwin « Dick » Barton alors apprenti chez *Lister*. Il la revend en 1952 pour acheter un châssis construit par un client de l'entreprise familiale : un certain John Tojeiro. Ce châssis (le deuxième construit par Tojeiro) est équipé d'un moteur « V-Twin » JAP.

Archie Scott Brown

William Archibald, fils de Jay et Bill Scott Brown naît le 13 Mai 1927 à Paisley en Ecosse. Handicapé à la naissance par de sérieuses malformations des membres inférieurs et par un bras droit atrophié puisque dépourvu de main, on pense alors qu'il ne pourra jamais marcher. Peu avant sa deuxième année et jusqu'à ses 4 ans, le jeune garçon subit 22 opérations des jambes et des pieds. Celui que tout le monde appelle déjà « Archie » passe donc la majeure partie de sa petite enfance dans une chambre d'hôpital et dans le plâtre. Poussé par un caractère volontaire puis par un goût prononcé pour le sport, Archie grandit en s'affranchissant de ses handicaps, son père lui ayant par exemple fait construire une petite voiture motorisée lorsqu'il avait 11 ans. Il poursuit ses études jusqu'à devenir représentant pour une marque de tabac. A la mort de sa grand-mère il profite de l'héritage pour s'offrir une MG TD avant de déménager pour Cambridge.

Don Moore, le troisième homme

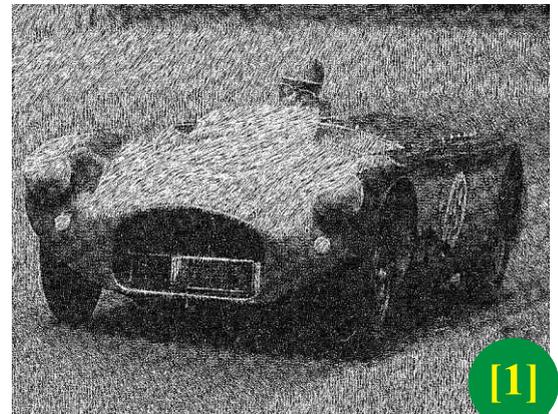
En ce début des années 50, un troisième homme fréquente les mêmes meetings qu'Archie et Brian Lister : Don Moore. Celui-ci vient d'installer près de Cambridge son atelier de préparation. C'est notamment lui qui s'est occupé de la mise au point du moteur de la MG d'Archie.

C'est donc dans le périmètre de Cambridge que la rencontre entre Archie Scott Brown, Brian Lister et Don Moore a lieu. Lorsque Brian Lister se rend compte qu'Archie est capable de tenir tête à sa Tojeiro JAP à bord d'une simple MG TD, il prend la décision de lui proposer le volant de la Tojeiro. Archie enchaînera ainsi les victoires à son volant entre 1952 et 1953.

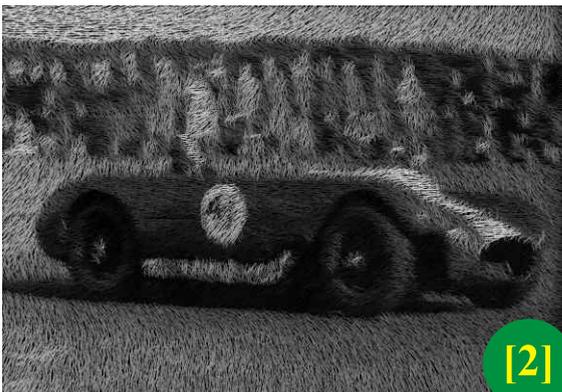
Pour la saison 1954 Brian Lister obtient de son père Horace une période de 6 mois pour réaliser ce que ce dernier pense n'être alors qu'un simple « caprice » : la construction d'une toute nouvelle voiture. C'est naturellement Don Moore qui s'occupera de la préparation moteur tandis que le pilotage sera confié à Archie.

Les premières Lister

Le premier châssis de conception et de fabrication Lister est frappé « BHL1 », le choix du moteur s'est porté sur un MG pour lequel les pièces sont facilement disponibles et sur lequel Don Moore a déjà fait ses preuves. Brian Lister confie la réalisation de la carrosserie à *Wakefields of Byfleet*. La voiture, peinte en vert *British Racing Green* par *Sitton & Mothersole* est immatriculée MER 303. Une bande « Jaune Canari » traverse toute la carrosserie. La voiture obtient rapidement de bons résultats en course. Malheureusement, Archie connaît durant cette saison une suspension temporaire de licence suite à des réserves émises par les autorités envers son absence de main droite. Remplacé pour quelques courses, Archie récupère néanmoins le volant de sa Lister MG BHL1. Malgré de très bons résultats, le manque de puissance du moteur MG décide de la fabrication du deuxième châssis Lister : BHL2. Ce dernier est destiné à être équipé d'un moteur Bristol, plus puissant. La carrosserie, toujours réalisée par *Wakefields* est initialement similaire à celle de BHL1. Le capot se distingue néanmoins par l'apparition d'une grosse bosse pour pouvoir loger le nouveau moteur plus volumineux. La bande jaune se retrouve également élargie pour masquer cette protubérance. De nouveaux bons résultats en course sont enregistrés, ce qui apporte une bonne publicité à

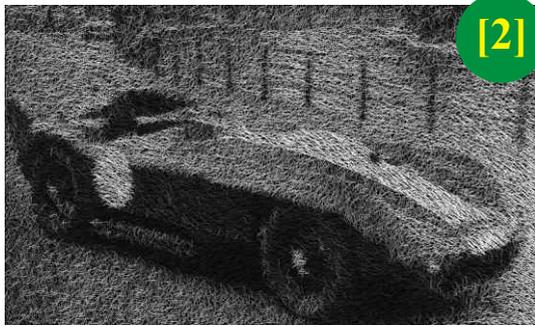


La Lister MG BHL1 pilotée par Archie durant une séance d'essais, Outlon Park 1954.



Archie au volant de la Lister Bristol BHL2 avec sa face avant modifiée, Chaterhall 1955.

l'entreprise *George Lister & Sons* et convainc Horace Lister d'accorder du crédit à l'entreprise de son fils. Durant la saison 1955, si BHL1 est remisé, BHL2 continue son évolution mécanique et esthétique. La face avant est notamment remaniée et désormais dépourvue de phares. De nouvelles victoires sont remportées à son bord par Archie qui prend également pour l'écurie Connaught le volant d'une de leur Formule 1. En 1955, Lister fabrique également ses premiers « Châssis Clients » : BHL3, 4, 5 et 6. Si leur géométrie est calquée sur celle de la « version usine » (*works car* en anglais), le dessin de la carrosserie peut être confiée à Thomas Lucas pour certaines d'entre elles, tandis que leur fabrication reste le travail de *Wakefields*. La fin de saison est marquée par le retour du mécanicien Dick Barton après deux années de service militaire.

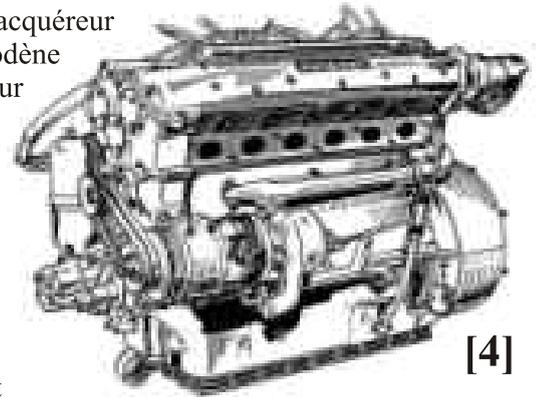


Une Lister Bristol « client » à carrosserie dessinée par Thomas Lucas. Il s'agit probablement du châssis BHL3 fraîchement assemblé en 1955 pour son propriétaire Ormsby Isaard-Davis. Pilotée par Allan Moore, elle prendra l'immatriculation VPP9.



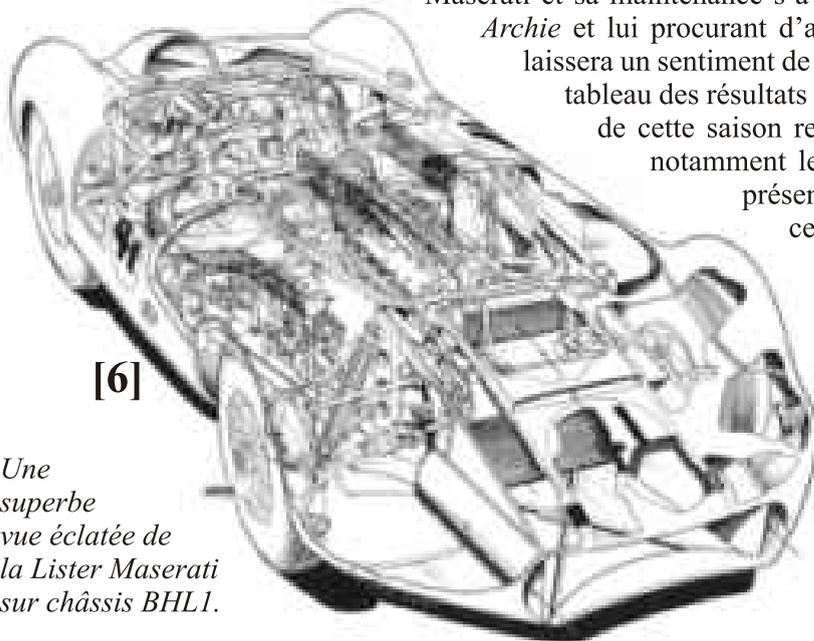
La Lister Maserati et les carrosseries « Flat-iron »

Pour la saison 1956, l'usine souhaite disposer d'une voiture aux lignes abaissées et mieux profilées. Brian Lister s'inspire du transfert de la mécanique de la Maserati A6GCS (#2052) pilotée par Roy Salvadori en 1954 sur un châssis Cooper par *Gilby Engineering* pour la saison 1955. Il se porte ainsi acquéreur d'un ensemble moteur/boîte de vitesse de type A6GCS auprès de l'usine de Modène (moteur #2095). Le châssis BHL1 est sorti de sa remise, allégé et modifié pour recevoir ses nouveaux éléments mécaniques. La nouvelle carrosserie est une fois encore fabriquée par *Wakefield* tandis que la peinture verte et jaune est toujours exécutée par *Sitton & Mothersole*. Elle est effectivement très basse puisque les arches de roues et l'appui-tête en sont les points les plus hauts. Le porte-à-faux et la pointe de la face avant sont très avancés. Ce type de carrosserie prendra la dénomination de *Flat-iron*, en raison de sa ressemblance, de profil, à un fer à repasser de l'époque! Sous le saute-vent sont percées deux grosses ouvertures rondes qui permettent, via deux boas situés dans l'habitacle, d'alimenter en air la carburation du compartiment moteur et de refroidir le tunnel de transmission jusqu'au pont et aux freins arrières situés à l'intérieur de la carrosserie. Hélas, la mise au point du moteur



Dessin du moteur Maserati A6 GCS.

Maserati et sa maintenance s'avèrent être des tâches ardues. Bien qu'enthousiasmant *Archie* et lui procurant d'assez bons résultats en course, la mécanique italienne laissera un sentiment de frustration à l'équipe Lister pour cette année 1956 (voir tableau des résultats page 4). Certaines Lister « clients » fabriquées au cours de cette saison reçoivent également des carrosseries de type *Flat-iron*, notamment le châssis BHL14 équipé d'un moteur Bristol (d'où la présence d'un plus gros bossage sur le capot moteur). Durant cette saison, *Archie* continue à piloter pour Connaught une type B de Formule 1 « Usine » (Référence [5]).



Une superbe vue éclatée de la Lister Maserati sur châssis BHL1.



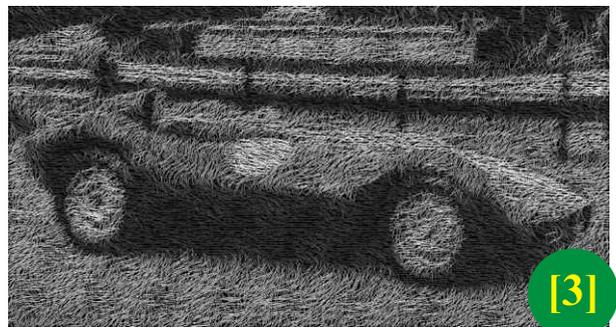
La Lister Bristol « client » BHL14 équipée d'une carrosserie de type *Flat-iron* et menée par Gil Baird, Mallory Park 1957.

Le début des Lister Jaguar

L'idée d'équiper la future *works car* d'un nouveau moteur est en train de mûrir dans l'esprit de l'équipe Lister. Sur commande de Norman Hillwood, le châssis client BHL12 reçoit à la fin de 1956 un moteur Jaguar (mais également une carrosserie spéciale réalisée par Maurice « Mo » Gomm). L'usine va s'inspirer de cette solution pour sa nouvelle voiture de 1957. C'est le châssis BHL2 qui servira de base à cette nouvelle voiture qui sera elle même le prototype de la série des Lister Jaguar *Knobbly*. Quant à la Lister Maserati BHL1, elle est vendue pour la saison 1957 à Ormsby Issard-Davies pour remplacer sa Lister Bristol à carrosserie Lucas (châssis BHL3). Son volant sera confié à Allan Moore qui obtiendra d'honorables résultats en course.



La première Lister Jaguar : Le « châssis client » BHL12 de Norman Hillwood carrossé par Mo Gomm.



La nouvelle « works car » d'Archie pour la saison 1957 : Le châssis BHL2 à moteur Jaguar.



1958 : La Lister Jaguar Knobbly qu'Archie Scott Brown mène à la victoire à Mallory Park le 11 Mai. Miniature au 1/43ème réalisée par Renaissance (Référence 43/19).

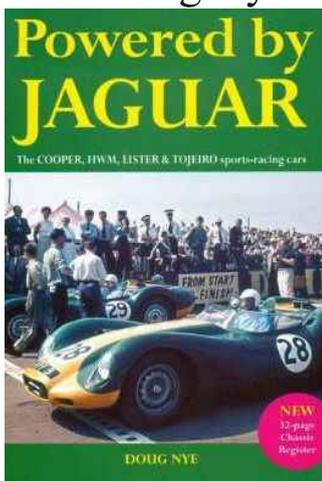


La Connaught type B d'Archie Scott Brown en 1956 : n°6 au Glover Trophy (le 2 avril à Goodwood), n°19 au Grand Prix de Grande Bretagne (le 14 juillet à Silverstone). Miniatures au 1/43ème reproduites par Jade Miniatures (Référence J4321).

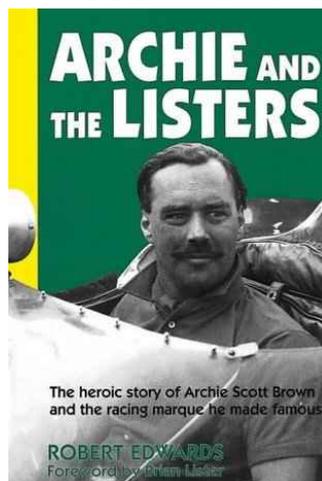
Pour en savoir plus...

Ce condensé de l'histoire naissante de la marque Lister et de la carrière d'Archie Scott Brown a pu être écrit à partir de trois ouvrages de référence. Je ne peux que vous conseiller de vous les procurer pour pouvoir en découvrir tous les détails!

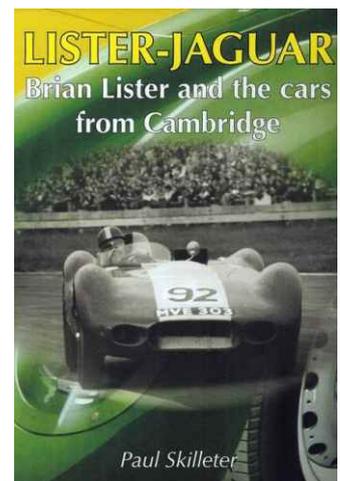
Powered by Jaguar de Doug Nye



Archie and the Listers de Robert Edwards



Lister-Jaguar de Paul Skilleter



Saison 1956, voiture engagée par Lister, pilote : Archie Scott Brown

Date, lieu et course	Numéro	Résultat
14 avril, Oulton Park BRDC British Empire Trophy Race	38	13 ^{ème} toute catégorie (10 ^{ème} sur la grille) 2 ^{ème} et meilleur tour de la catégorie 1500-2700cc
21 avril, Aintree Aintree 200	71	4 ^{ème}
5 mai, Silverstone BRDC International Race Meeting	41	9 ^{ème} toute catégorie (11 ^{ème} sur la grille) 1 ^{er} de la catégorie 1501-2000cc
19 mai, Snetterton WECC Race Meeting, Curtis Trophy	43	1 ^{er} Meilleur tour en final
20 mai, Brands Hatch BRSCC Race Meeting	87	2 ^{ème} Meilleur tour
21 mai, Goodwood Withsun Meeting, 26 Lap Sports Car Race	57	Abandon (13 ^{ème} sur la grille)
23 juin, Aintree BARC National Race Meeting	48	4 ^{ème} toute catégorie (3 ^{ème} sur la grille) 1 ^{er} et meilleur tour dans la catégorie jusqu'à 2000cc
14 juillet, Silverstone Grand Prix de Silverstone	31	Abandon (4 ^{ème} sur la grille)
6 août, Brands Hatch BRSCC Race Meeting	45	1 ^{er} Meilleur tour
18 août, Oulton Park BRSCC, Daily Herald Trophy	46	5 ^{ème} (7 ^{ème} sur la grille) 1 ^{er} dans la catégorie jusqu'à 2000cc

Saison 1957, voiture engagée par Ormsby Issard-Davies, pilote : Allan Moore

31 mars, Snetterton SMRC Race Meeting	?	?
6 avril, Oulton Park BRDC British Empire Trophy Race	38	4 ^{ème} dans la catégorie 1201 à 2000cc
22 avril, Goodwood Easter Monday, Sussex Trophy	93	?
18 Mai, Silverstone M & MKMC Race Meeting	67	2 ^{ème}
14 septembre, Silverstone BRDC International Race Meeting	?	2 ^{ème} dans la catégorie jusqu'à 2700cc

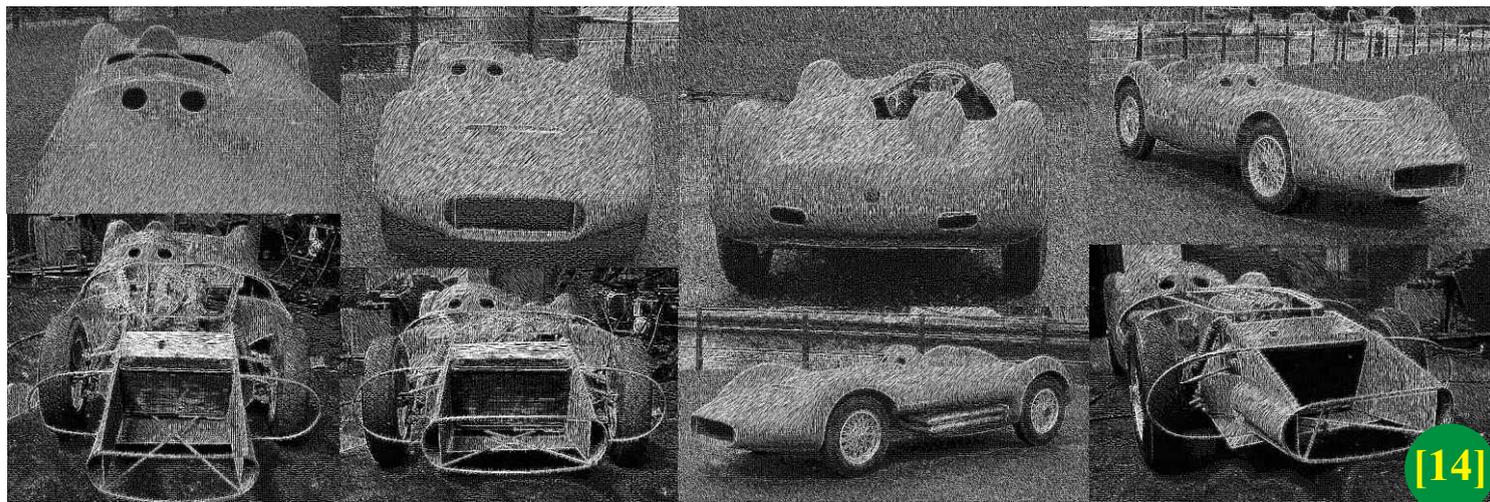
En plus des références bibliographiques déjà citées, voir références [10] & [11] pour l'historique.

La Sister Maserati BHL1 en course et en image

La reproduction d'une voiture en miniature nécessite de réunir un maximum de documentation pour en capturer les lignes générales. La plupart des voitures de course ont subi de nombreuses modifications au fil des courses et aussi des accidents. Il faut donc ensuite choisir à quel(s) épisode(s) de la carrière d'une automobile la miniature rendra hommage. C'est le plus souvent la victoire ou la course la plus prestigieuse qui a cette primeur. Mais c'est aussi la documentation photographique qui oriente ce choix, ne serait-ce que pour pouvoir placer correctement les numéros de course. L'inventaire ci-dessous reprend dans l'ordre chronologique les courses de la Lister Maserati BHL1, en se focalisant sur les évolutions esthétiques susceptibles d'être reproduites sur votre miniature.

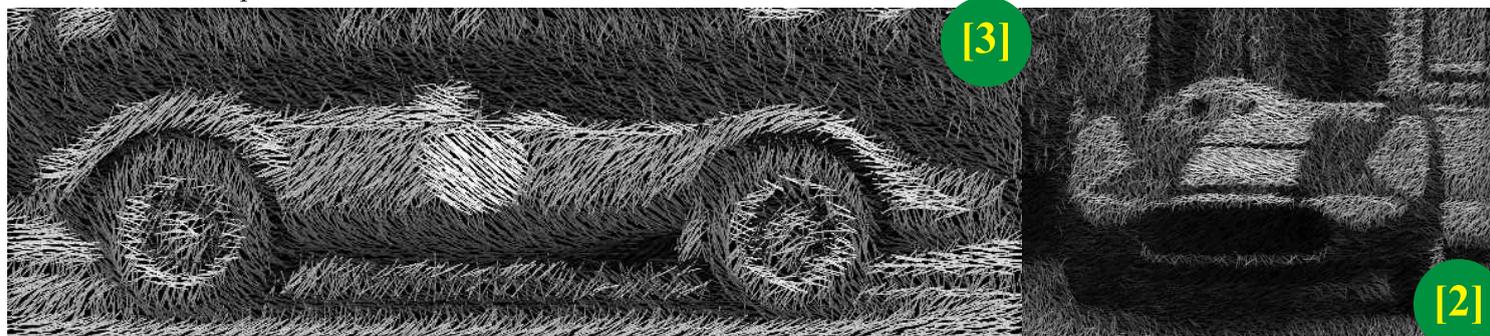
Présentation presse

Avant sa première course, la Lister Maserati a reçu les honneurs de deux articles dédiés dans la presse de 1956 (Références [12] et [13]). Les photos diffusées montrent la voiture assemblée tandis que la carrosserie n'était pas encore peinte. Il est amusant de constater que la grille de sélection de la boîte de vitesses Maserati était alors montée à l'envers. On remarque enfin que sur l'article de *Motor Racing* (Référence [13]) le petit tableau additionnel à gauche du volant n'était pas présent, contrairement à ce qu'on peut voir sur l'article d'*Autosport* (Référence [12]). Voici quelques vues supplémentaires qui ont très probablement été prises à la même période que ces articles.



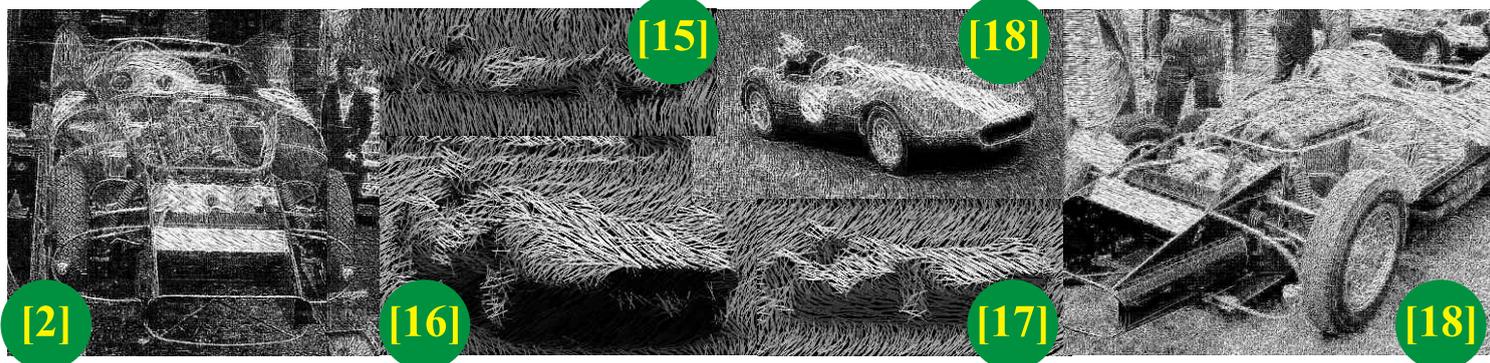
Peinture

La voiture est enfin peinte aux couleurs Lister !



14 Avril 1956, Dulton Park / n° 38

Pour sa première course, on note l'apparition de la trappe à huile à l'extérieur de la carrosserie. L'écusson du BRDC fait également son apparition au moment de la course (entre les deux admissions d'air sous le saute vent). Le volant semble également avoir été reculé, sans doute pour s'adapter à la morphologie d'*Archie*.

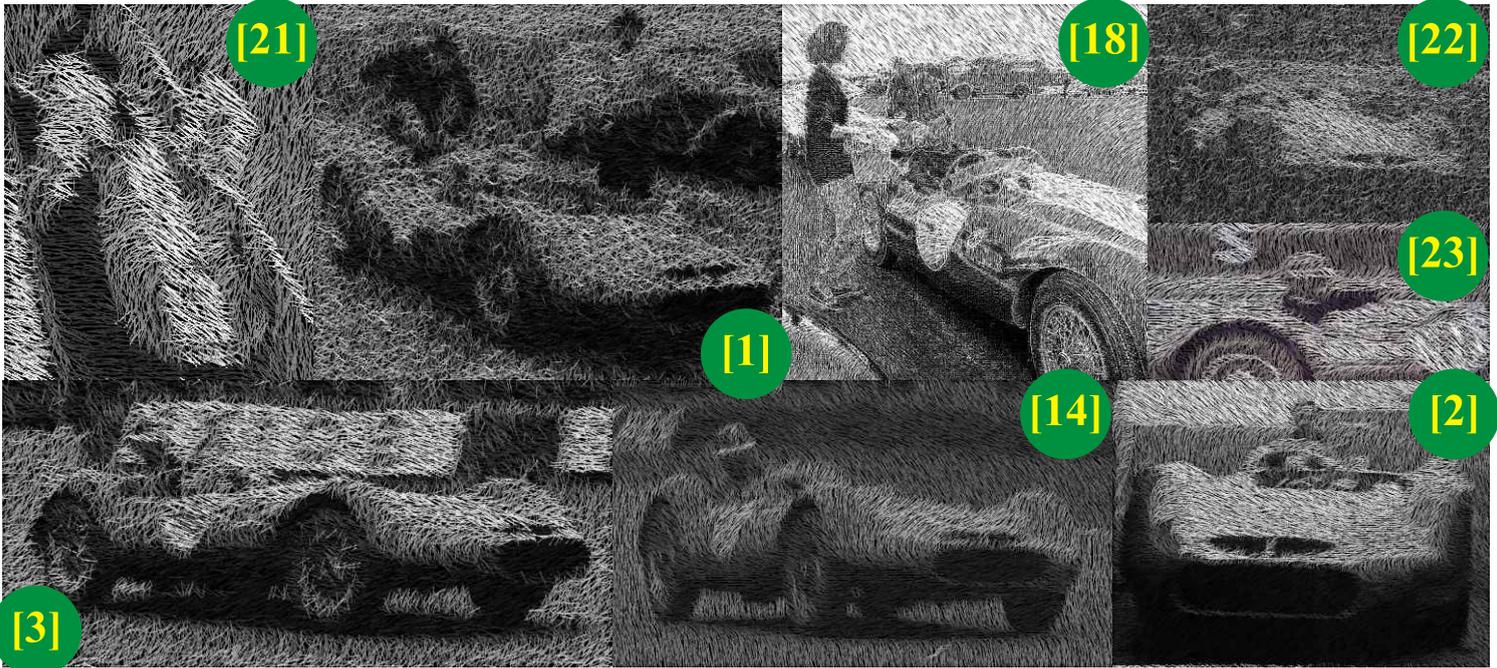
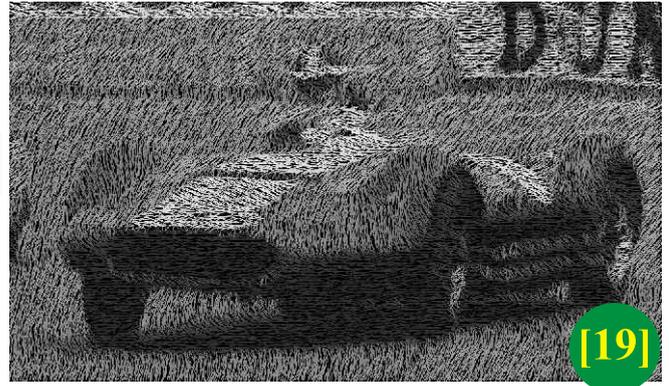


21 Avril 1956, Aintree / n° 71

Apparition de la trappe à essence derrière la trappe à huile, devant l'aile arrière gauche. On distingue également le rétroviseur derrière le saute-vent tandis que les sorties d'échappements sont visiblement plus longues que lors de sa présentation.

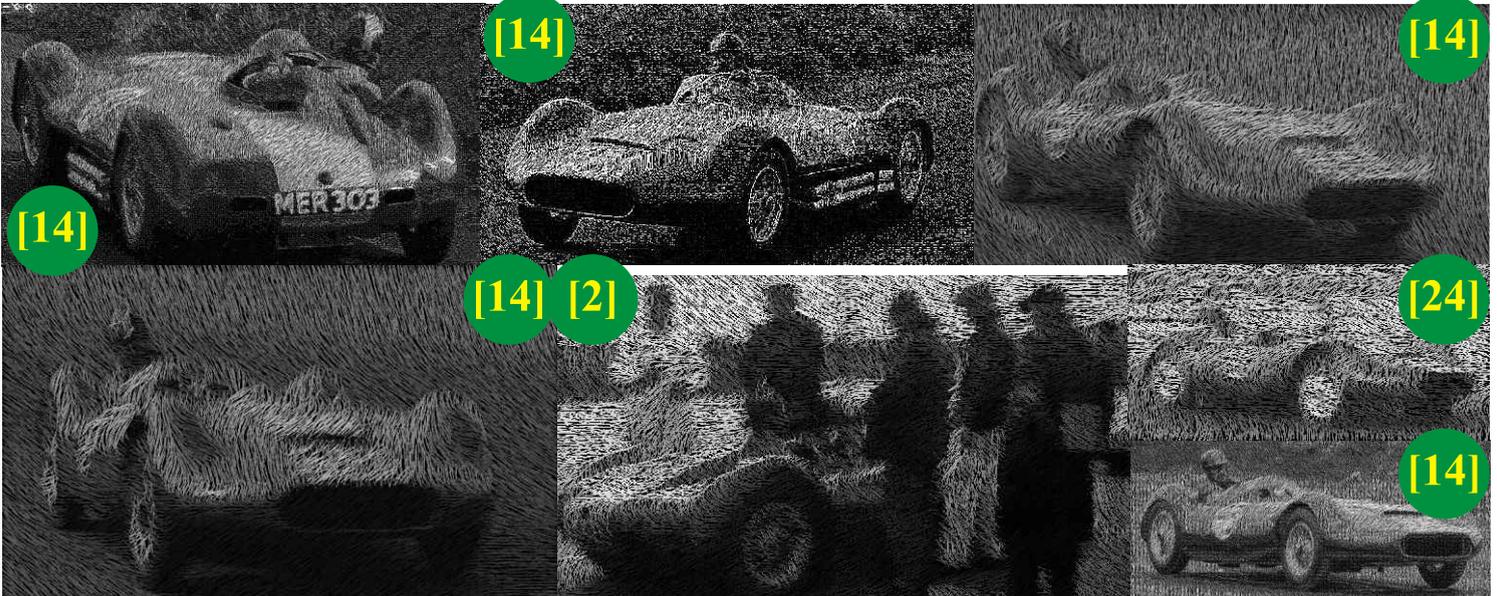
5 Mai 1956, Silverstone / n° 41

Pas de changements visibles à l'arrivée de la voiture aux essais. Pour la course, une ouverture d'air a été découpée, semble-t-il à la hâte à l'avant de la carrosserie. On note également le rajout, à l'avant gauche du capot, d'une petite prise d'air et la présence aléatoire de la vitre située sur la portière. On remarque enfin que pour cette course, les ronds de numéro, habituellement blancs, sont cerclés d'une couleur différente. Des vues en couleurs d'autres concurrentes (Référence [20]) nous montrent que ces cercles étaient rouges sur d'autres concurrentes : la Ferrari 750 Monza verte de Ken Wharton (Châssis 0514M) ainsi que sur les Maserati 300S de Benoît Musy et de John du Puy respectivement rouge et blanche (châssis 3057) et bleue et grise (châssis 3056).



19 Mai 1956, Snetterton / n° 43

Pour Snetterton, la face avant est reconditionnée plus proprement : la petite prise d'air aménagée derrière l'aile gauche disparaît tandis que la "demi-lune" percée grossièrement est rebouchée. La canalisation de l'air s'effectue désormais grâce à un carénage rectangulaire. Sur ces premières vues en course de l'arrière de la voiture, on observe la présence de deux petits feux de stop ainsi que celle d'un radiateur d'huile sous la carrosserie. Pour cette course, le rétroviseur semblait être absent.

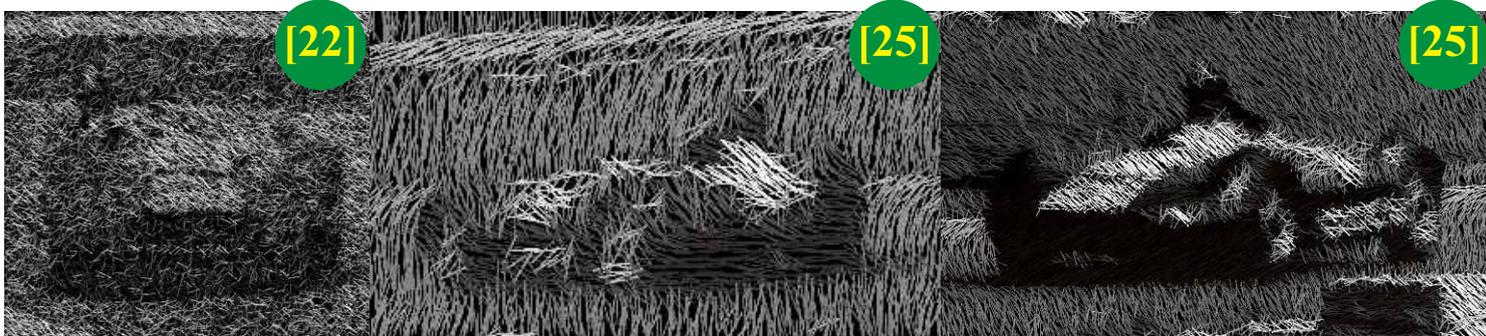


20 Mai 1956, Brands Hatch / n° 87

Confirmation de la présence du radiateur d'huile à l'arrière de la voiture. Il semblerait également qu'Archie Scott Brown utilisait parfois un petit dossier. On observe également le retour du rétroviseur.



21 Mai 1956, Goodwood / n° 57

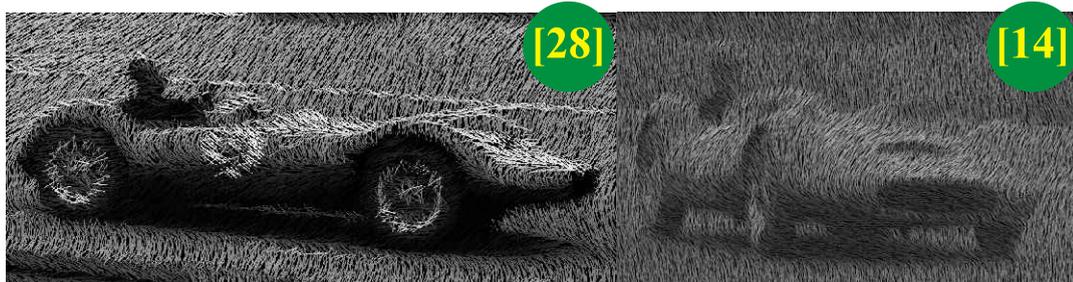


23 Juin 1956, Aintree / n° 48

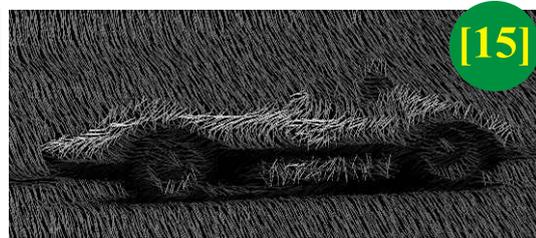


14 Juillet 1956, Silverstone / n° 31

Peut être rendu plus visible par l'absence de l'écusson du BRDC, on semble distinguer le câble du compte-tours traversant la carrosserie sous le saute-vent.



6 Août 1956, Brands Hatch / n° 45



18 Août 1956, Dulton Park / n° 46

Possible réapparition de l'écusson du BRDC.



31 Mars 1957, Snetterton

La voiture est désormais pilotée par Allan Moore, visible ici sur la grille de départ derrière la nouvelle "works car" d'Archie à moteur Jaguar. On semble distinguer sous la calandre le possible rajout d'une prise d'air.



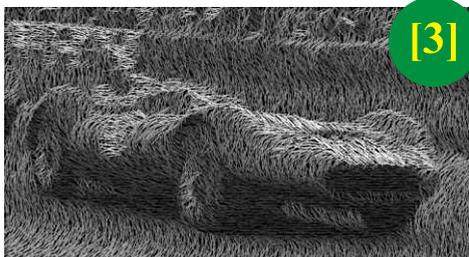
6 Avril 1957, Dulton Park / n° 38

Il est effectivement possible qu'une prise d'air ait été rajoutée sous la calandre...



22 Avril 1957, Goodwood / n° 93

Pas d'écusson du BRDC lors de cette épreuve...



18 Mai 1957, Silverstone / n° 67

Confirmation probable de la prise d'air sous la calandre. De nouveaux écrous de roues sont visiblement utilisés.



14 Septembre 1957, Silverstone

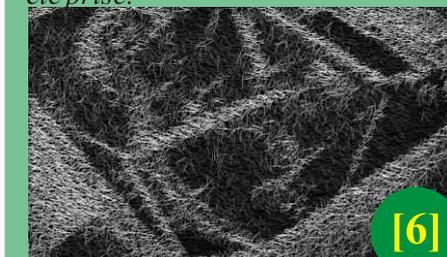
Photo peu nette mais qui témoigne de la présence de la Lister Maserati le 14 septembre à Silverstone.



Le petit tableau de bord initial à trois cadrans situé à gauche du poste de pilotage a probablement été remplacé rapidement par un autre, en dessous du volant, mais quand ? On note aussi l'absence des boas de refroidissement. À la vue des photos prises en course, ceux-ci semblent avoir été peu utilisés, les deux trous sous le saute-vent servant au final plus à ventiler le pilote qu'à refroidir les éléments mécaniques...

Dans les ateliers Lister : la large prise d'air sur le capot avant, ainsi que les possibles présences d'une ouverture sous la calandre et d'un prototype Lister de Formule 2 à l'arrière plan indiquent que cette vue date probablement de la fin de saison 1956, peut-être avant la vente à Ormsby Isaard-Davies.

Coffre ouvert, on distingue les freins arrières, collés au pont. Sur cette photo, la voiture est visiblement peinte, ainsi que la bande longitudinale. Publiée le 14 septembre 1956 dans Autosport en même temps que des photos de la voiture non peinte, il n'est pas facile de dire à quel moment cette photo a été prise.



Retraite & résurrection de la Lister Maserati BHL1

Difficile de savoir ce qu'à fait la Lister Maserati après la saison 1957. Il semblerait toutefois qu'Ormsby Issard-Davies l'ait vendue à B. Williams de Preston en 1960 avant de se retrouver aux mains de Nigel Moore en 1972.

Michel Gosset rachète la voiture à John Harper (spécialisé dans la découverte et la revente d'automobiles d'exception) en 1978. Il la récupère « dans son jus » et va entamer une patiente et minutieuse restauration qui durera près de dix ans.



[32]



[32]

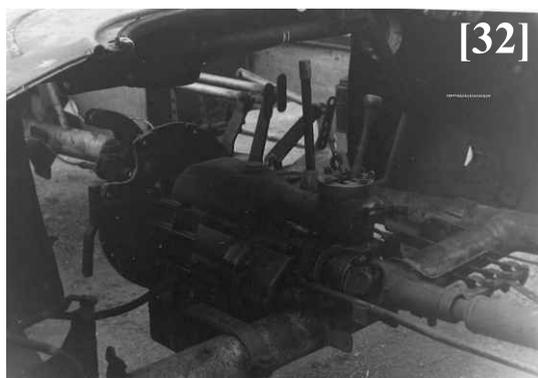
La Lister Maserati "dans son jus" acquise par Michel Gosset en 1978.

Hormis la soudure de deux nouveaux supports de moteur, le châssis et les divers éléments de la structure tubulaire étaient en parfait état d'origine ainsi que la plupart des éléments mécaniques (roues, freins, direction, suspensions, pédalier, volant, différentiel, etc.). Le moteur Maserati était en revanche absent, et le carter de boîte de vitesse découpé. La carrosserie *Flat-iron* était quant à elle en mauvais état et avait subi quelques modifications : nouveau pare-brise sur toute la largeur, création d'une portière coté passager (et donc disparition du couvre-tonneau), tableau de bord dépouillé et un nouveau capot de coffre surélevé (pour insérer le réservoir d'essence sous une roue de secours). Tout cela dans le but vraisemblable de répondre à des évolutions de réglementations sportives. Les deux nouveaux supports de moteur indiquent une tentative maladroite et probablement peu fructueuse d'installer un moteur d'un autre type que le Maserati



[32]

Le capot de coffre modifié pour recevoir le réservoir d'essence et la roue de secours.



[32]

La boîte de vitesse est toujours en place.

de la carrosserie révèle le vert et le jaune d'origine sous deux couches de vert et de rouge! Les logos Lister originaux, peints de chaque coté du capot sont également présents, ce qui permet à Michel de les recopier soigneusement.

puisque'une nouvelle ouverture a été percée dans la carrosserie, derrière la roue avant droite, afin de laisser le passage à une nouvelle ligne d'échappement (l'échappement du moteur Maserati A6GCS se faisant par le coté gauche).

La voiture est ensuite complètement démontée par Michel Gosset. Sablé, le châssis dévoile son numéro BHL1 frappé de chaque coté de la suspension avant. Le décapage



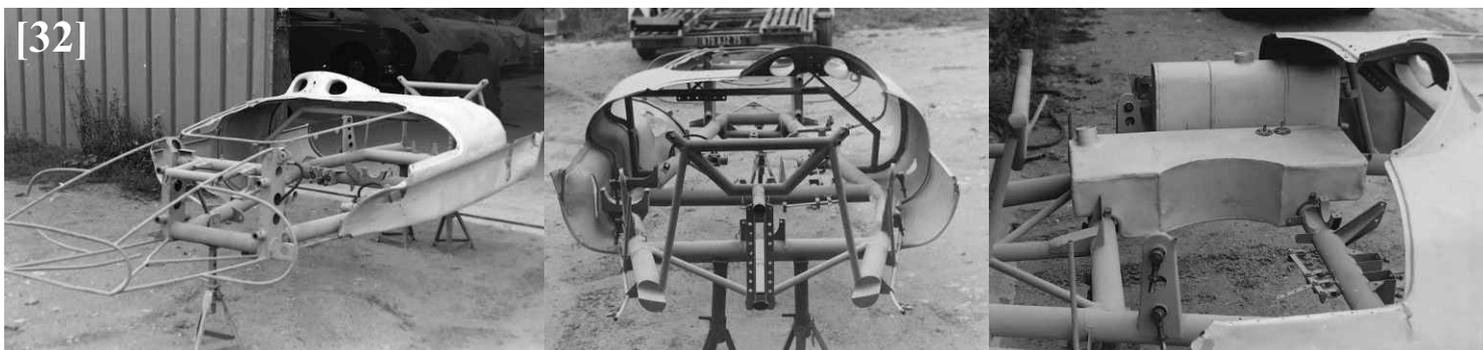
[32]



[32]

Le Châssis frappé BHL1.

L'envers de la partie avant de la carrosserie révèle les rustines du passé : on distingue parfaitement l'emplacement des prises d'air présentes lors du BRDC International Race Meeting, le 5 mai 1956 à Silverstone.



Les réservoirs d'huile et d'essence retrouvent temporairement leurs emplacements d'origine sur le châssis mis à nu.



[32]

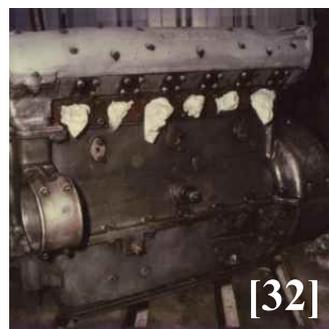
La nouvelle carrosserie réalisée chez Gomm.

Avec l'aide de John Harper, la carrosserie est ensuite envoyée à *Gomm Metal Developments* à Old Woking. *Mo Gomm* avait déjà fabriqué dans les années 50 les carrosseries originales des châssis BHL5 et BHL12. Trop abîmées par le temps, les tôles d'aluminium originales ne peuvent alors pas être réutilisées. Une nouvelle carrosserie est donc réalisée par *Gomm* à partir de la structure originale et de clichés d'époque prêtés par Richard Crump, spécialiste ès Maserati.

En parallèle de ces travaux, Michel Gosset se met à la recherche d'un moteur Maserati A6GCS. La tâche s'annonce difficile, mais un jour de juillet 1979 Michel reçoit l'appel d'un ami. Celui-ci vient d'entendre dire, par un employé au comptoir des *Etablissements Weber* à Levallois, qu'un client souhaite échanger ses carburateurs en provenance d'un vieux moteur Maserati de course contre de plus modernes pour les installer sur un moteur Alfa Romeo équipant un bateau. Michel téléphone immédiatement au vendeur de chez *Weber* qui lui communique les coordonnées du client : un Monsieur Chapron dont l'adresse est une péniche amarrée sur la Seine à Saint-Cloud, à 800 mètres de chez Michel ! Monsieur Chapron confirme ensuite par téléphone posséder un moteur Maserati « de course ». Trente minutes plus tard Michel se rend sur la péniche :

« *Imaginez mon poulx lorsque j'ai vu un moteur A6GCS encore installé sur son chariot, complet, avec ses carburateurs, magnétos ... et en une pièce !* »

Monsieur Chapron explique alors à Michel qu'il avait acheté ce moteur en 1959 pour l'installer dans un de ses bateaux de course. Il avait fabriqué un banc d'essai mais n'avait pas pu le faire courir à cause d'un changement de réglementation. Ce moteur, # 2073, provenait de chez Marcel Balsa qui à l'époque préparait des voitures de course. Ainsi, le moteur était resté sur la péniche, durant 20 ans ! Monsieur Chapron ajoute également qu'il possède la boîte de vitesse... Bien sûr Michel s'en porte acquéreur avec le moteur, le tout pour le prix payé 20 ans plus tôt à Marcel Balsa ! Michel ré-assemble ensuite la carrosserie et le châssis chez le



[32]

Le moteur Maserati déniché sur une péniche !

carrossier Monsieur Commun à Montereau qui effectue lui aussi un très bon travail. La seule petite bévue concerne les logos Lister qui, bien que copiés sur les originaux, ont été mal orientés. Cette petite entorse est toujours visible sur la voiture. Le moteur est quand à lui confié à Jacques Montanari à Drancy qui a l'habitude de restaurer des voitures de sport avec l'aide de son ami François Berson (Référence [33]). Dans leur atelier se trouvent alors de prestigieuses autos : Ferrari 250 GTO, Gordini Type 24s ou bien encore Bugatti Type 35 ! François Berson démonte complètement le moteur et la transmission tandis que Jacques Montanari fabrique quelques pièces manquantes de l'embrayage à partir d'une voiture d'un de ses clients spécialement démontée pour pouvoir les reproduire. De nouveaux tubes d'échappement sont également fabriqués et le moteur est ensuite réinstallé dans la voiture. Il démarre dès la première pression sur le bouton de starter, nous sommes en 1986 !



[32]

La boîte de vitesse achetée par Michel Gosset et celle d'origine.



[32]



L'assemblage de la nouvelle carrosserie sur le châssis.



[32]

La Lister BHL1 retrouve son moteur Maserati A6GCS dans une rue de Drancy.

La Lister Maserati était une voiture quasiment faite sur mesure pour Archie Scott Brown. Aussi, Michel n'a jamais pu s'installer à son volant. La restauration terminée il était temps pour lui d'en entreprendre une nouvelle. C'est à nouveau John Harper qui permit à Michel de poursuivre ses travaux : la Lister Maserati est ainsi vendue à John Beasley tandis que Michel se porte acquéreur d'une Connaught de type B carénée de Formule 1 qui doit à son tour connaître une cure de jouvence.



[32]

Il aura fallu près de dix ans à Michel Gosset pour redonner vie à la Lister Maserati telle que la conduisait Archie Scott Brown en 1956!

La Lister Maserati passe ensuite dans les mains de l'américain Syd Silverman en 1993. Elle est depuis entretenue par John Harden qui héberge dans son garage *The Vintage Connexion* (www.vintageconnection.com) d'autres Lister. La voiture parcourt depuis les meetings et les courses historiques.



[34]

Lors d'une épreuve historique où la présence d'un arceau, devenu obligatoire, nuit à l'esthétique de la voiture.



[35]

La voiture telle qu'on peut l'observer dans les concours d'élégance, avec son poste de pilotage modernisé.

En 2009 la voiture est revendue à l'américain John M. « Chip » Fudge mais semble poursuivre le même train de vie puisque c'est toujours John Harden qui en assure l'entretien.

La miniature...

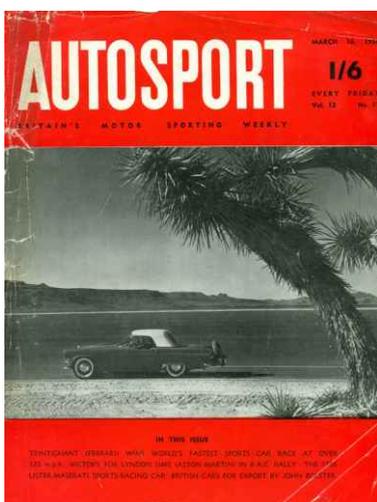
Janvier 2012, je venais de terminer le montage de la Connaught B3 “streamlined” de Leslie Marr (kit Jade Minatures au 1/43ème) lorsque je fus contacté via mon blog (plus très actif depuis la création de Princess of Tumult...) par Michel Gosset. Ce dernier m’expliqua alors qu’il était l’auteur de la restauration de la vraie voiture. Honoré de son intérêt pour mon travail et heureux de pouvoir parler de la marque Connaught avec quelqu’un, nos discussions ont déviées sur d’autres voitures. J’étais en effet, depuis quelques mois en train de réunir et de lire le maximum de documents sur la marque Lister. Cela tombait bien puisque Michel s’était également chargé de la restauration de l’une d’entre elles : la Lister Maserati BHL1. Au travers de ses photo et de ses récits, Michel m’a véritablement fait revivre la résurrection de l’auto, ce qui a eu pour conséquence de me donner l’envie de la reproduire en miniature. Michel m’a alors mis en relation avec John Harden aux Etats-Unis qui m’a relevé toutes les cotes dont j’avais besoin! Tous les ingrédients étaient désormais réunis pour reproduire la voiture le plus fidèlement possible. Un doute subsistait toutefois sur la forme du coffre : la découpe arrière était visiblement droite lors de la présentation à la presse de la voiture non peinte mais Michel l’avait retrouvée avec un coffre à la forme plus arrondie vers l’arrière. La modification étant relativement “propre” Michel pensait alors qu’elle avait très probablement été effectuée avant la mise en peinture de la voiture chez Lister. Aucune photo d’époque de l’arrière de la voiture ne permettait alors d’être affirmatif, j’avais donc décidé de suivre l’avis de Michel et de reproduire la gravure du coffre comme elle fut découverte et restaurée. Prototype au 1/43ème terminé, moules et moulages effectués, le kit était presque prêt lorsque j’ai découvert, sur le site de la “Stanford University Libraries” (Référence [14]) la mise en ligne de plusieurs incroyables collections de photo (notamment celle de George Phillips). Avec deux nouvelles vues parfaitement nettes de l’arrière de la Lister Maserati (Snetterton & Brands Hatch 1956) il n’y avait plus de doutes possibles : la voiture avait bel et bien gardé, durant sa carrière officielle, le même coffre que celui qu’elle possédait le jour de sa présentation. La nouvelle découpe de coffre trouvée par Michel avait probablement été effectuée en même temps que le nouveau coffre surélevé... Ne pouvant ignorer cette erreur, j’ai décidé de modifier mon prototype initial et de faire de nouveaux moulages. A noter que la découverte de ces nouvelles photo m’a également permis d’ajouter un radiateur d’huile arrière et vous fait bénéficier d’additifs de décalcomanies pour reproduire plus de versions que celles initialement prévues! Pour ceux qui voudront reproduire la version actuelle, il vous faudra en revanche faire le chemin inverse et modifier la gravure du coffre (!), chercher quelques photo sur le net (elles ne manquent pas!) et ajouter un arceau (le tableau de bord “modernisé” est présent sur la planche de photodécoupes!).

Le kit vous permet de reproduire par défaut les versions n°43 Snetterton, n°87 Brands Hatch et n°48 Aintree pour lesquelles le “tour complet” en photo a pu être réuni. Moyennant quelques petits coups de lime et en suivant les instructions de la notice, vous pourrez également réaliser les versions présentation presse, n°38 Oulton Park et n°41 Silverstone. A vous de choisir et à vous de jouer!

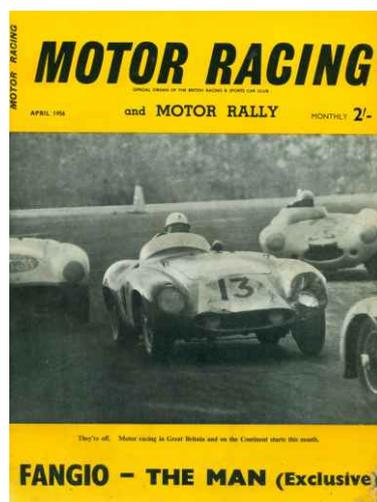
La reproduction de cette miniature n’aurait pu être faite sans la collaboration de Michel Gosset. Merci à lui pour sa passion et pour son partage, nos nombreux échanges et nos petites enquêtes! Merci également à John Harden pour sa disponibilité et sa gentillesse!

Jérôme Douzet.

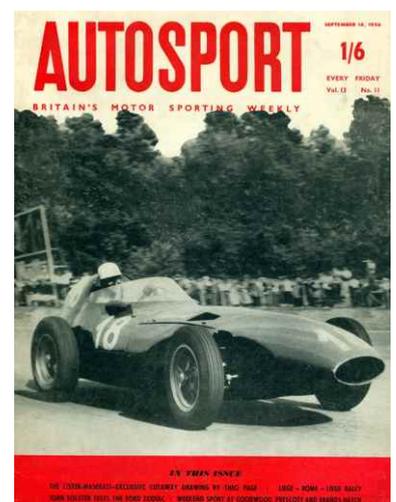
La Sister Maserati dans la presse d’époque



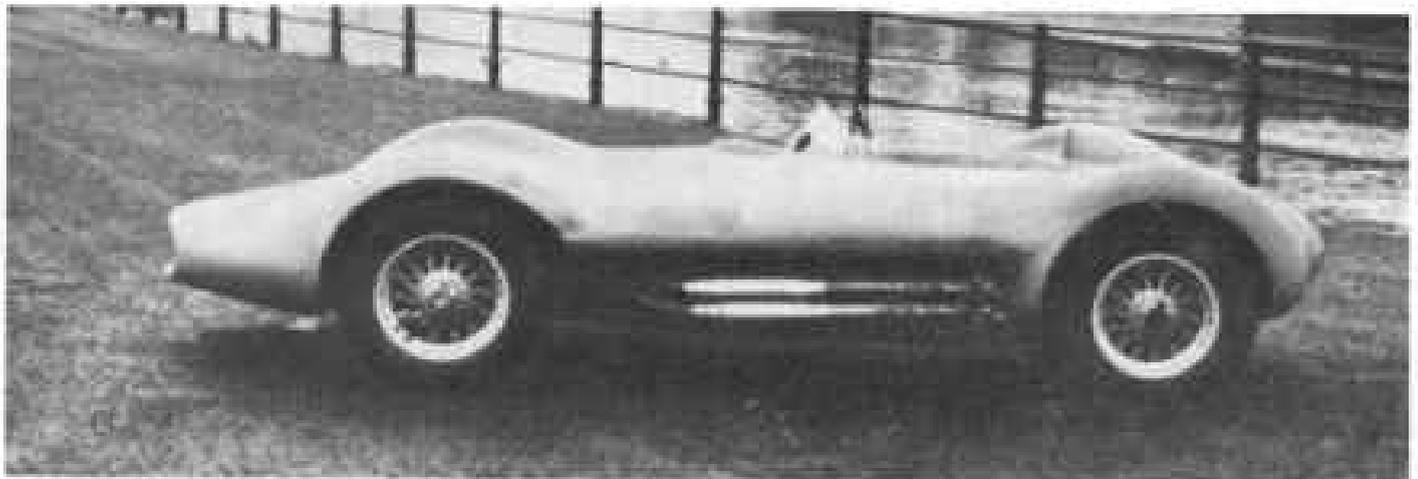
[12]



[13]



[6]



The Lister-Maserati

THE basic correctness of the sports car chassis designed by Brian Lister has been established in two years of successful competitive work, and it is significant that the newest machine from the Cambridge concern, the Lister-Maserati, is based on the original No. 1 chassis, which used to be fitted with an M.G. power unit.

Lister's modifications to this chassis have been incorporated, effecting a considerable saving in weight, notably in the fitting of 10in. Girling disc brakes, which result in a saving of 60lbs. These will be fitted to all 1950 Listers. Greatest change from last year's cars, however, is in the body-work. Frontal area of Brian Lister's latest design is exceptionally small, an overall width of 4ft. 7in. and a scruple height of only 26.7 in., meaning a reduction in this vital field of 27%. Weight, too, is commendably low and although the car is not yet quite complete, the all-in, dry weight should not exceed 100-cwt.

The nose is of stressed skin construction, and performs a three-fold function in that it carries the weight of the radiator, the front body panels and the cooling fans for the front brakes and radiator. Immediately below the windscreen are two air apertures, which feed cooling air forward to the Weber carburettors and back to the inboard rear brakes and differential unit.



ITALIAN "EYE") The ABOVE 4-cylinder Maserati engine has been neatly incorporated in the Lister chassis, the scruple height being only 27.2 in. Note the two air ducts, also the ducting for the Weber carburettors.



REAR VIEW: (Above) The new Lister from behind, showing the sleek but shapely tail and head furring.
"ARCHIE'S EYE" VIEW: (Right) The Lister cockpit, with flexible air ducts, one leading to the carburettors, the other to the rear brakes. It will drive by Archie South-Bronze.



LISTER - MASERATI

THE Lister sports is new for 1936. The works' and customer's cars shown on this page have retaining and bodywork designed by Brian Lister. Efficiency should be in keeping with its looks, for although it is a 2-litre car, the frontal area is smaller than on the majority of 1935 sports/racing cars of only 1100 cc.

The body is of 20 gauge aluminium sheet mounted on Lister chassis frame number one, the actual structure that a couple of years ago was raced successfully by Archie Scott-Brown, and others. It was then powered by a 1½-litre MG engine.

The frame has been modified slightly to accept the six-cylinder Maserati engine which is the power-unit of the works car for 1936. Some tubes have been taken out with consequent reduction in weight, but it is still essentially of basic Lister design with two main members of 1 in 16 gauge steel tube and three cross-members of the same dimensions.

Front suspension is standard Lister with equal length wishbones, and Armstrong coil spring/damper units, rack and pinion

steering gear. Rear suspension, which is virtually standard Lister De Dion, has been lightened by using the Salisbury differential casing as a stressed member to support the coil spring/damper units. Brakes are 10 in inboard driving discs at the rear, and the same type are mounted outboard at the front, four master cylinders are used.

By careful pruning, the car's weight has been kept down to 1100 cwt (dry) which with Maserati's claim of 175 hp for the twin carb engine, results in an outstanding power-to-weight ratio. The horse-power is expected to be in excess of Maserati's quoted figure because, although the engine has not been brake-tested in this country since delivery last year, it has been subjected to much work and experiment by Don Moore who normally runs the works Lister cars. Anyone who has seen (and heard) the works Lister-Bristol under power will know that Moore's engine preparation is magnificent.

Main reason for using a 2-litre Maserati engine in preference to Lister's highly successful Bristol was to take advantage of the low overall height of the Italian engine

and so reduce the frontal area. Height of the Maserati engine is 22 in which, de-carburettor, is 1 in lower than the 1100 cc Coventry-Climax.

A feature immediately apparent is the use of two round, scuttle-located air-stakes. Both are connected to 4 in flexible tubes, one to lead into an aluminium duct over the propeller-shaft tunnel which supplies cooling air to the rear brakes and differential. The other tube enters the cockpit, then passes through the scuttle in a solid air box for the carburettors. The carburettors are three horizontal double-choke Webers.

The fully covered body nose of the car embodies an air-mixer divided into three parts, and the radiator and oil-cooler. Central opening is for radiator and oil cooling whereas outer apertures supply cooling air to front brakes. Radiator air is exhausted through two slots, one in top of nose panel and the other in undertray.

Works driver of this potent car for 1936 will again be Archie Scott-Brown. Several other new and rebuilt privately owned Listers will be racing with the new-type bodywork, and with Bristol and Alfa engines.



By the side of the River Cam, close to the Lister works, the latest Maserati-powered car has a very impressive appearance. Note scuttle air-takes. Height to top of scuttle is 22 in.



Rear view shows hot air outlets for inboard disc-brakes and differential unit. There is room for driver's head under passenger seat panel in the event of turning over.



Both air-filter pipes enter cockpit from scuttle. One on left feeds cool air to transmission and brakes. Right-hand pipe supplies cool air to carburettors. Gear-lever top was fitted back to front when this photograph was taken.



Lister-Maserati looks rakish at low level. Body design has been evolved from dawn gaited with the original Lister-MG. Hub caps are wireless in the interest of reducing unsprung weight to a minimum.

AN OUTSTANDING SPORTS-RACING CAR— THE 2-LITRE LISTER-MASERATI

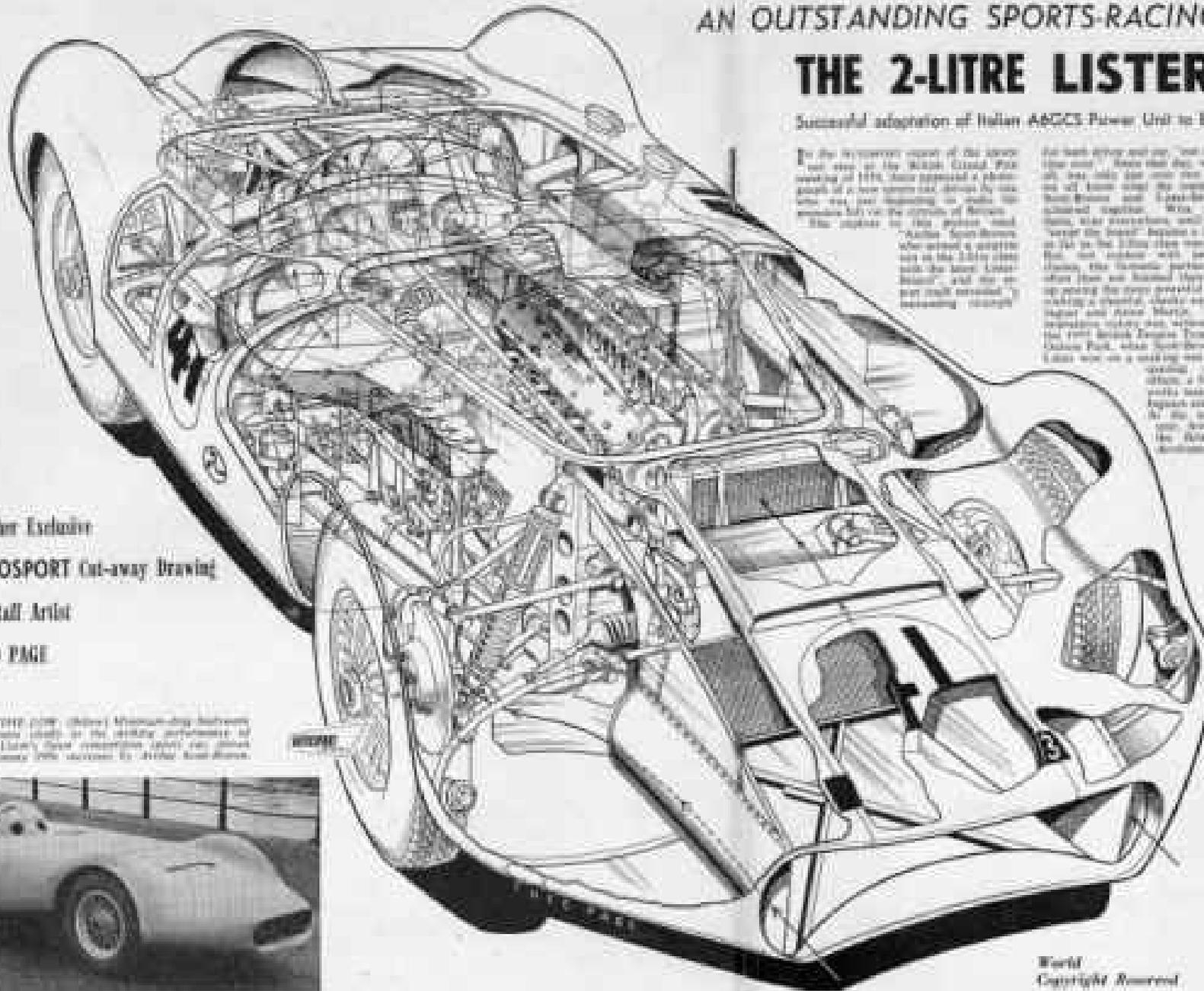
Successful adaptation of Italian ABCGS Power Unit to British chassis of well-proven Road Holding

In the November issue of the magazine we saw the Road Holding 2000 racing at 100. This presented a photograph of a new sports-racing car for the first time, and the following is a brief introduction to the design of the new "Road Holding".

The "Road Holding" is a sports-racing car designed by the Lister-Maserati team, and the engine is a 2-litre ABCGS power unit.

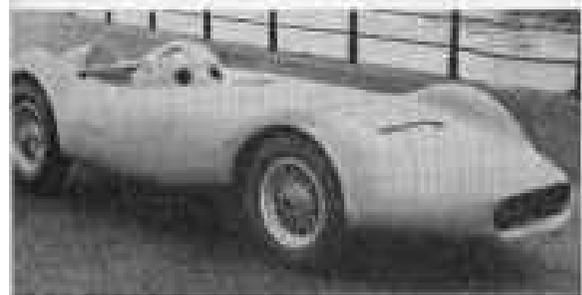
The "Road Holding" is a sports-racing car designed by the Lister-Maserati team, and the engine is a 2-litre ABCGS power unit.

The "Road Holding" is a sports-racing car designed by the Lister-Maserati team, and the engine is a 2-litre ABCGS power unit.



Another Exclusive
AUTOSPORT Cut-away Drawing
by Staff Artist
THIS PAGE

ALL THIS (AND OTHER) SPORTS-RACING INFORMATION can be found in the November 14, 1956, issue of AUTOSPORT magazine.



World
Copyright Reserved

[6]

The Lister-Maserati—continued

His latest Lister have confirmed their winning ways—the Curie Trophy at Knockton, the 2-litre sports class at both the Aintree Mubummer and Daily Express Silverstone meetings (where on each occasion, incidentally, Listers were 1-2-3 in their class), an outright win at the Brands Hatch International in August, and last again in the 2-litre class of the Daily Herald Trophy race at Oulton Park. In the latter event the fantastic partnership finished fifth overall, with only the works Aston Martins in front, an not just a seat, but flooded track.

In passing, it is interesting to note that Scott-Brown's fastest lap in practice at

Silverstone with the Lister-Maserati was 1 min. 52 secs, whereas Fangio's fastest, with the 1951 Formula 2 single-seater Maserati, at the 1952 British Grand Prix, using the same engine, but presumably alcohol fuel, was 1 min. 50 secs. In Brian Lister's own words, it "just goes to show how sports cars have developed".

However, Lister Engineering up at Cambridge are not content to let development rest where it is. Something new is on the stocks, almost ready indeed, for next week's Oulton Park meeting will see the first appearance of the Formula 2 Lister, Coventry Climax-engined. But for the time being, the technical mysteries of this particular car must remain another story.

MAXWELL BOND.

Specifications

Engine: Maserati A6500 cc, 5.2 x 7.0 ins. (1.96 x 2.75); compression ratio, 8.66 to 1; inlet valves diameter, 42 mm.; exhaust valves diameter, 35 mm.; carburettor and fuel-injector and main bearings, Vandervell; Maserati gearbox; three shafts; Water-pump driven.

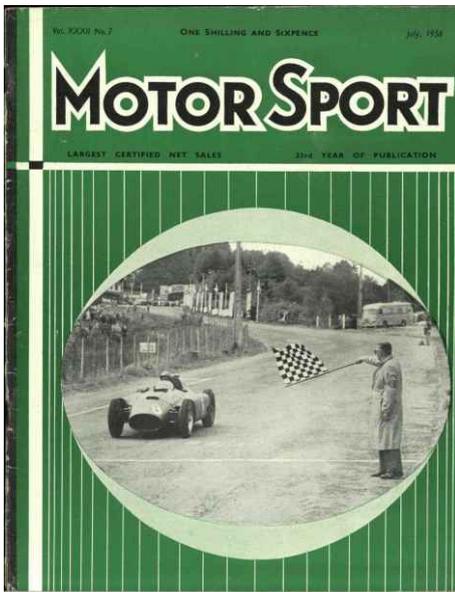
Transmission: four-speed Manual gearbox, ratio, 5.16, 3.38, 2.18 and 1.56 to 1; Maserati shaft assembly shaft; shafts, bronze parallel shaft; Shafts, four shafts and in light alloy case with 2.5% differential (overdriven); clutch of three plates.

Suspension: Front, equal length wishbones; helical springs; coilovers; Armstrong telescopic shock absorbers. Rear, de Dion axle with integral drive and propeller shaft; helical spring absorbers; Armstrong telescopic shock absorbers.

Frame: Three-inch main tube of 17 gauge and (optional) inch and a half section Spring steel; carried the engine, with four other uprights; Lister 1000 aluminium junction wheels, with Dunlop racing tyres.

Dimensions: Wheelbase, 7 ft. 4 in.; track, 4 ft. 11 in.; overall length (with 150 cc), 11 ft. 6 in.

[6]



[21]



The Lister Maserati joined with Valpar Lacquer

Congratulations

to Archie Scott-Brown

for his brilliant win in the International Sports Car Race, Class E, at Silverstone on May 5th.

A perfect finish every time with

VALSPAR 2-4 HOUR LACQUER

The enamel that being water made forms

- NO UNDERCOATING REQUIRED FOR A FIRST CLASS FINISH
- STEAM, HEAT, OIL & PETROL PROOF
- DRIES IN 2-4 HOURS!



VALSPAR LACQUERS LTD.
 100, 101 & 102, Southborough, London W15
 Please send me a copy of the Valspar Product Literature which will be sent free of charge.

NAME: _____
 ADDRESS: _____

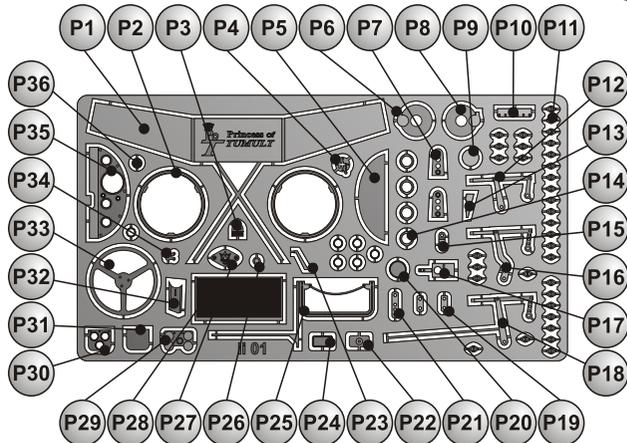
[21]

- [1] **Powered by Jaguar**, *The Cooper, HWM, Lister & Tojeiro sports-racing cars*, Doug Nye, MRP Publishing LTD, 2005 (première édition 1980), ISBN : 1-899870-77-6
- [2] **Lister-Jaguar**, *Brian Lister and the cars from Cambridge*, Paul Skilleter, PJ Publishing LTD, 2010, ISBN : 978-0-9550102-3-1
- [3] **Archie and the Listers**, *The heroic story of Archie Scott Brown and the racing marque he made famous*, Robert Edwards, Patrick Stephens LTD, 2004 (première édition 1995), ISBN : 1 85260 469 7
- [4] Notice Maserati A6GCS
- [5] **To draw a long ligne**, *My days with a British Sports & Grand Prix Racing car Maker*, C.E. 'Johnny' Johnson, Bookmarque Publishing, 1997 (première édition 1989), ISBN 1-870519-48-5
- [6] **Autosport**, *An outstanding sports-racing car : The 2-litre Lister-Maserati*, Theo Page, 14 septembre 1956, Vol.13, No. 11
- [7] www.renaissance-models.com
- [8] www.grandprixmodels.co.uk
- [9] www.jademinatures.com
- [10] www.olderacingcars.com/wsrp/
- [11] www.racingsportscars.com
- [12] **Autosport**, *The Lister-Maserati*, 16 mars 1956, Vol.12, No. 11
- [13] **Motor Racing and Motor Rally**, *Lister-Maserati*, avril 1956
- [14] <https://revslib.stanford.edu>, **George Phillips Collection**
- [15] www.john.shendy.co.uk
- [16] Source inconnue
- [17] **Motor Sport**, mai 1956
- [18] www.johnrossmotorracingarchive.co.uk
- [19] www.latphoto.co.uk
- [20] **Sport Car Racing in Camera 1950-59**, Paul Parker, Haynes Publishing, 2010, ISBN 978 1 84425 552 8
- [21] **Motor Sport**, juillet 1956
- [22] **Archie and the Lister Jaguars**, *The story of Archie Scott Brown and the marque he made famous*, Unique Motor Book, ISBN 1 84155 616 5. Il s'agit d'une réimpression de mauvaise qualité d'article originaux dont les sources ne sont pas précisées. A noter également l'étrange ressemblance du titre et du sous-titre avec l'ouvrage de Robert Edwards (Référence [3])...
- [23] **Internet, cette photo était à vendre sur ebay, origine inconnue**
- [24] **Motor Sport**, juin 1956
- [25] **Goodwood Remembered**, *1948-1960*, Peter Redman, IM Publications, 2007, ISBN 978-1-901019-06-3
- [26] **Thoroughbred & Classic Cars**, *The Brian Lister Story - Speed out of tradition*, Paul Skilleter, Juin 1975
- [27] **Thoroughbred & Classic Cars**, *A chequered career*, Tony Dron, Août 1995
- [28] www.telegraph.co.uk/motoring/2752211/Archie-Scott-Brown-A-master-of-the-drift-cut-down-in-his-prime.html
- [29] www.forums.autosport.com/topic/87829-identification-help-needed/page-9
- [30] **A Gentleman's Motor Racing Diary**, Vol. 3, John Tate, Signature DVD vidéo
- [31] **Autosport**, *Maidstone Silverstone*, 24 mai 1957, Vol. 14, No.21
- [32] Collection personnelle de Michel Gosset
- [33] **Auto Retro**, *Enquête/ Gordini 24S : Histoire d'une résurrection*, Michel Leroux, mars 1989, No. 103
- [34] www.kitcarmag.com
- [35] www.supercars.net
- [36] www.livelf1.it/en/memories/drivers-a-z-since-1950/1277-the-incredible-story-of-archie-scott-brown

Noïce d'assemblage

Pièces photodécoupées :

P1	Canalisation d'air avant
P2 (x2)	Tours de volant
P3	Ecusson du BRDC
P4	Sélecteur de vitesse
P5	Fond de tableau de bord (version restaurée)
P6	Frein avant droit
P7 (x2)	Equerres de châssis
P8	Frein avant gauche
P9	Corps de compte-tours
P10	Support de panneau de commandes
P11 (x22+11)	Attaches Dzus
P12	Tringlerie d'accélérateur
P13	Renfort de support de frein à main
P14 (x4)	Ecrous de roue
P15	Pivot d'accélérateur
P16	Tringlerie d'embrayage
P17	Pivot de direction / Support de compte-tours
P18	Tringlerie de frein
P19 (x2)	Pédales de frein et d'embrayage
P20	Compte-tours
P21	Pédale d'accélérateur
P22	Rétroviseur
P23	Pied de rétroviseur
P24	Miroir de rétroviseur
P25	Armature de portière
P26	Ecrou de boîte de vitesse
P27	Carter Maserati de boîte de vitesse
P28	Grille de radiateur
P29	Tableau de bord central
P30	Tableau de bord gauche
P31	Fond de tableau de bord gauche
P32	Support de frein à main (version restaurée?)
P33	Jante de volant
P34	Loqueteau de saute-vent (version restaurée)
P35	Tableau de bord (version restaurée)
P36 (x4+3)	Tours de compteurs
P37	Planche bonus



Pièces moulées :

Carrosserie	M1
Carénage inférieur	M2
Châssis	M3
Siège	M4
Dossier	M5
Tunnel de transmission	M6
Réservoir d'huile	M7
Réservoir d'essence	M8
Arceau	M9
Boîte de vitesse	M10
Bouchon d'essence	M11
Bouchon d'huile	M12
Echappements 1	M13
Echappements 2	M14
Moyeu de volant	M15
Radiateur d'huile	M16

Pièces détachées :

Jantes (x4)	D1
Pneus arrière (x2)	D2
Pneus avant (x2)	D3
Axes de roues Ø1mm (x2)	D4
Feu de stop Ø1,5mm	D5
Feux de stop Ø1mm (x2)	D6
Vis (x2)	D7

Autres :

Décalcomanies	A1/A1+/A1++
Thermoformages	A2
Boa gauche	A3
Boa droit	A4
Fil d'étain Ø1mm	A5
Corde à piano Ø0,4mm	A6
Fil métallique Ø0,3mm	A7
Levier de vitesse	A8

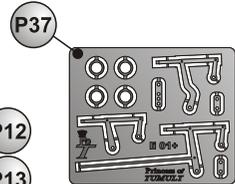


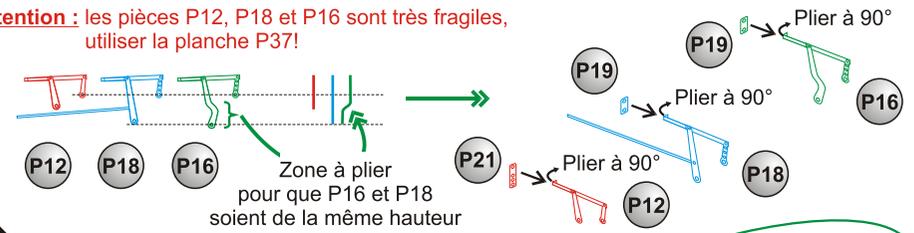
Planche bonus :
Remplace les pièces P14 (trop petites) et celles du pédalier trop fragiles (P12, P16, P18, P19 & P21)

Couleurs :

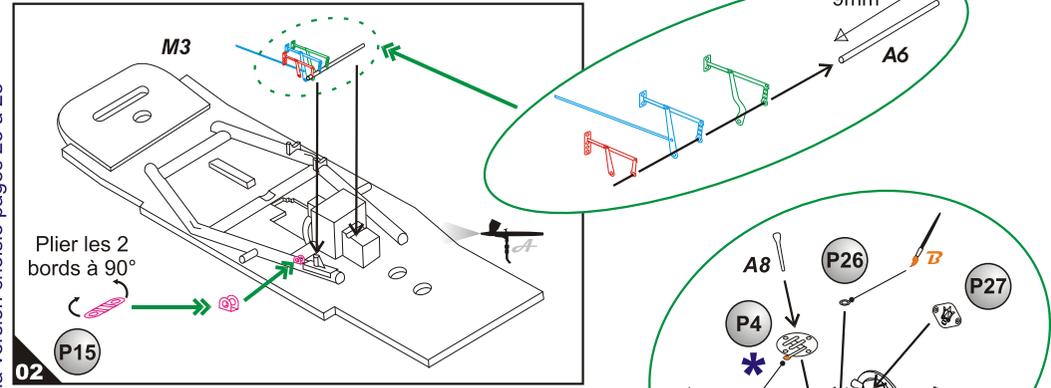


Attention : les pièces P12, P18 et P16 sont très fragiles, utiliser la planche P37!

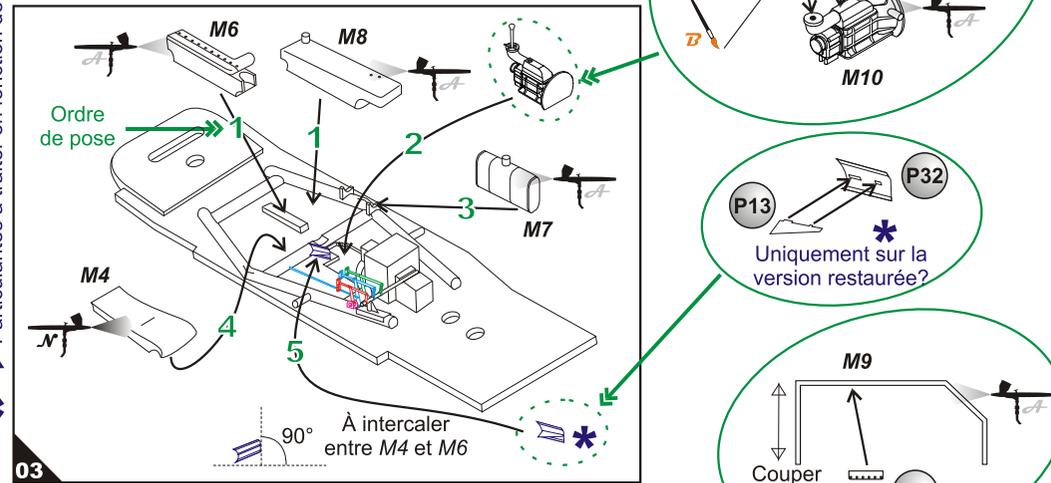
01



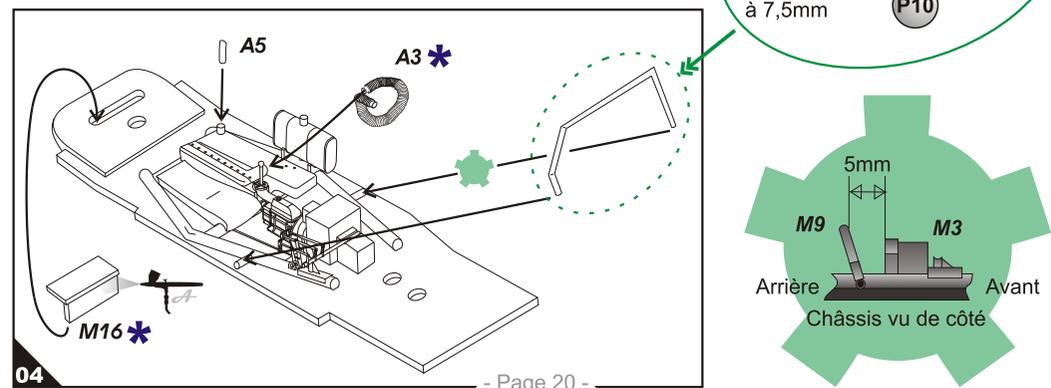
02



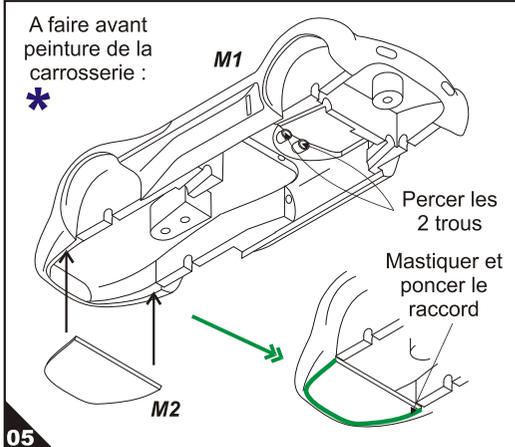
03



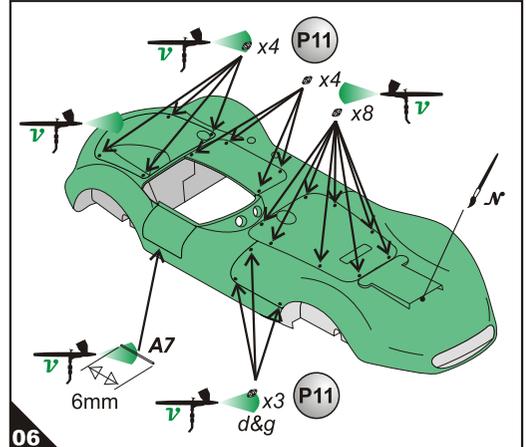
04



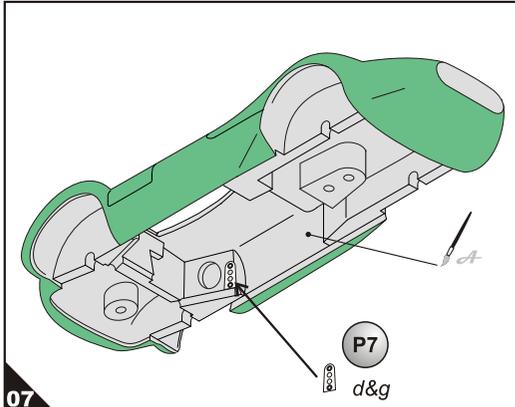
Particularités à traiter en fonction de la version choisie pages 23 à 25



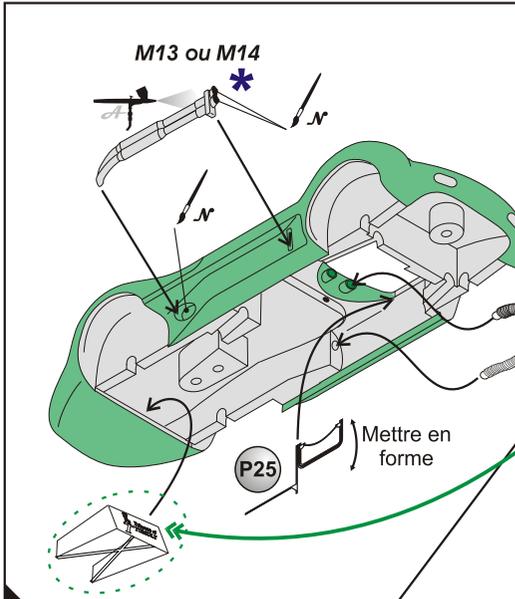
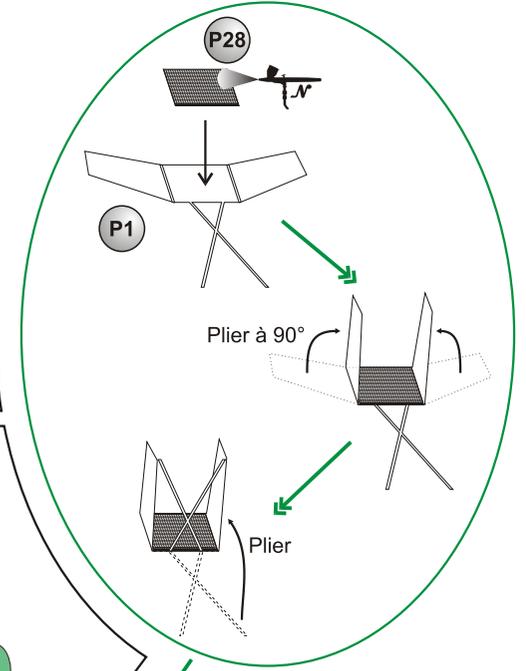
05



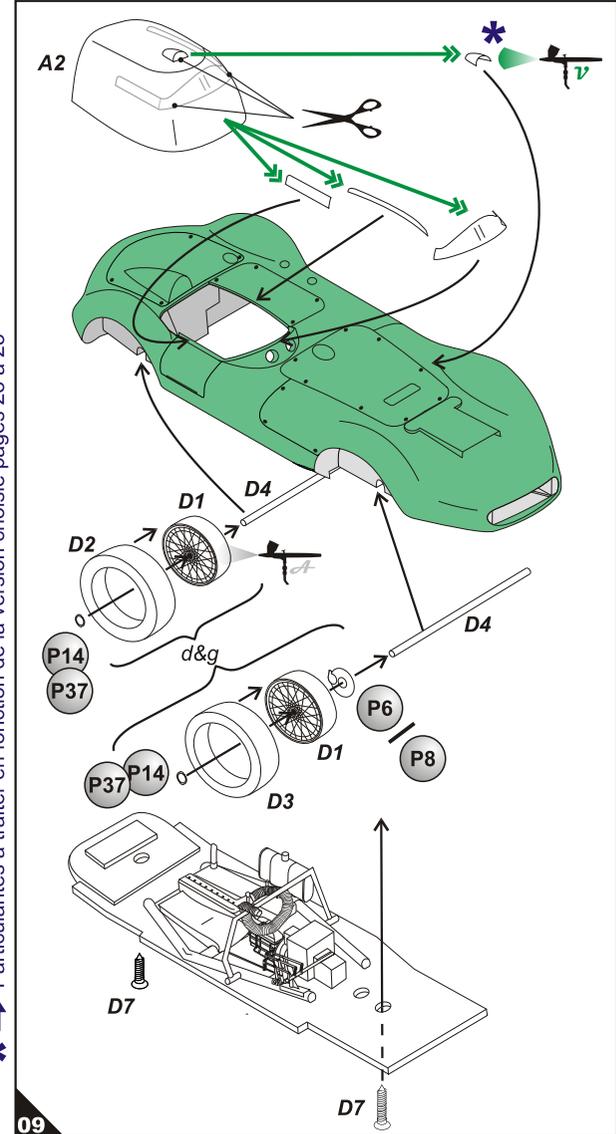
06



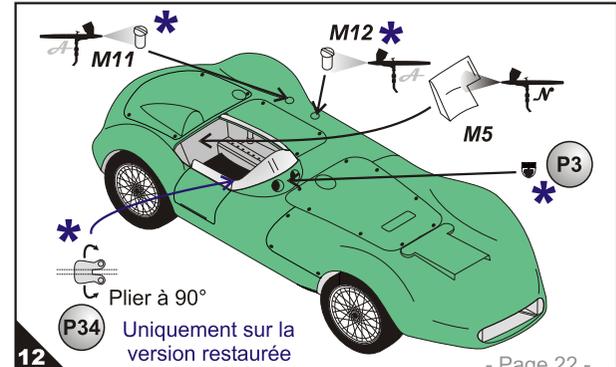
07



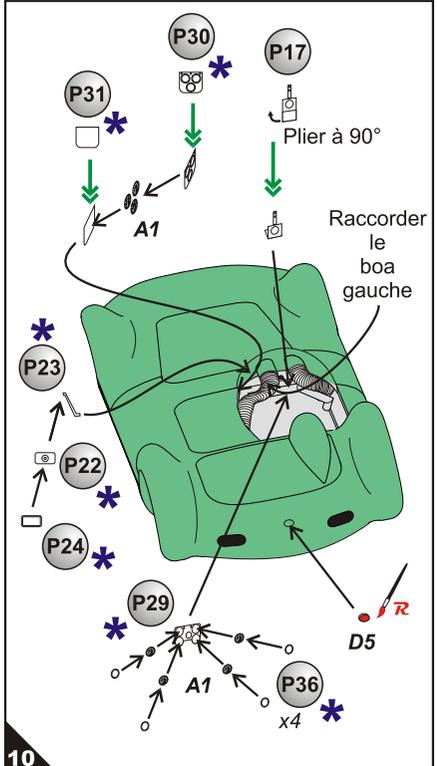
08



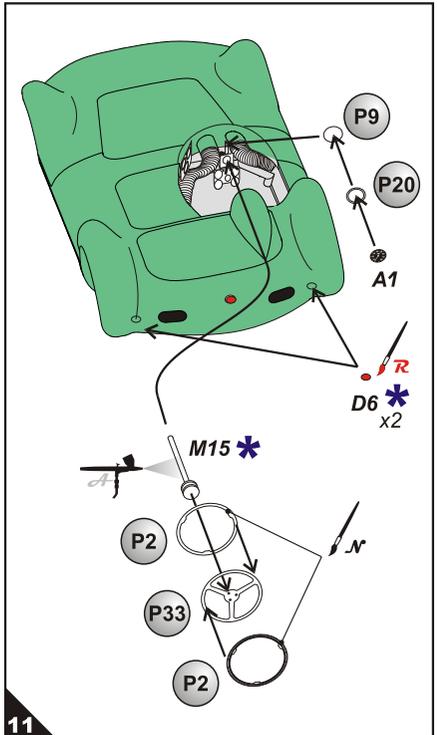
09



12



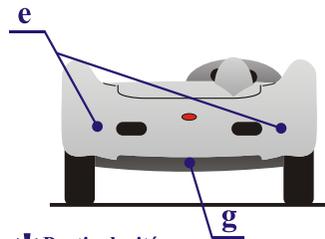
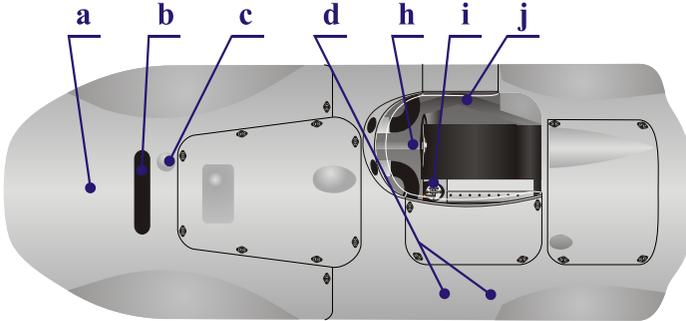
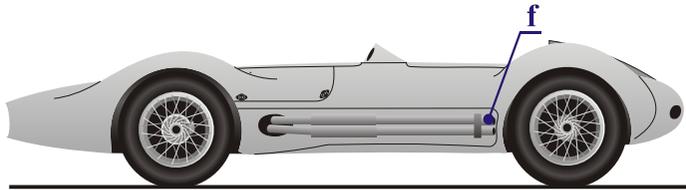
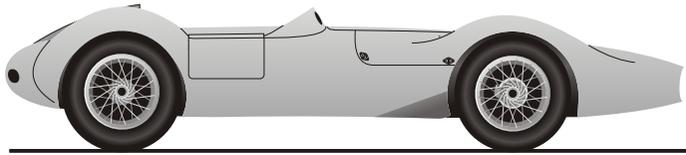
10



11

* Particularités à traiter en fonction de la version choisie pages 23 à 25

Présentation presse :

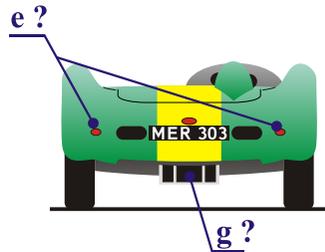
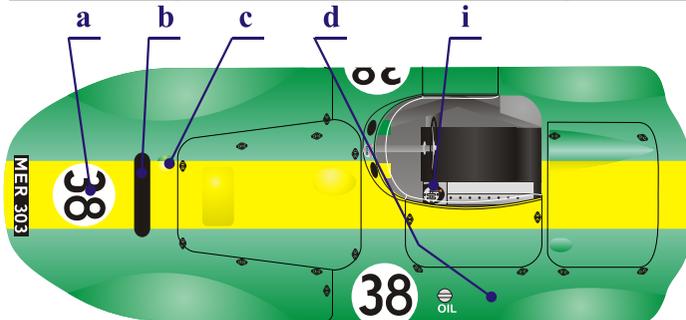
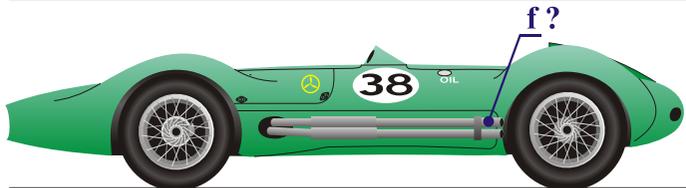


*** Particularités :**

- a) Supprimer la prise d'air avant
 - b) Rajouter prise d'air (cf. patron p.26)
 - c) Rajouter une bosse (cf. patron p.26)
 - d) Boucher les trous de trappes
 - e) Boucher les emplacements de phares
 - f) Mettre les échappements à sorties plus courtes
 - g) Ne pas mettre le radiateur d'huile
 - h) Raccourcir la colonne de direction :
- M15** 
- i) Coller le sélecteur de vitesse à l'envers
 - j) possibilité de rajouter une tôle (voir photo d'époque)

Habitacle :
Mettre **P30 & P31** mais pas **P29 & P36**
Mettre les 2 boas
Ne pas mettre **P13 & P32**
Ne pas mettre **P3**
Ne pas mettre **P22, P23 & P24**

14 Avril 1956, Dulton Park #38 :

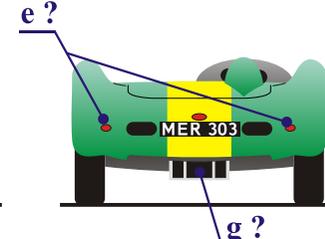
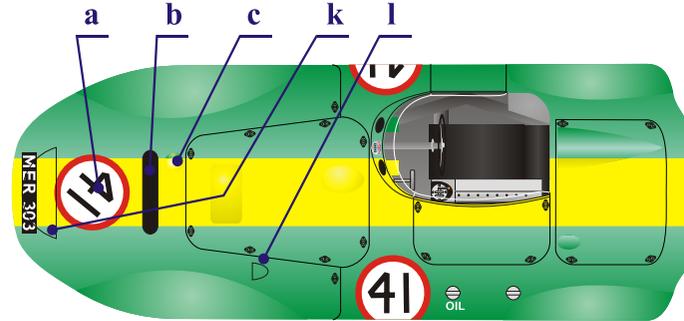
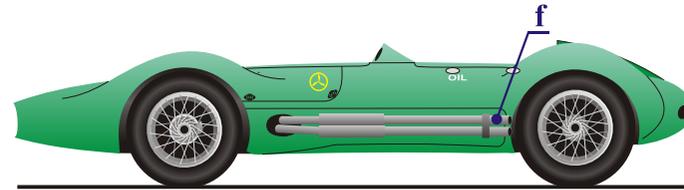


*** Particularités :**

- a) Supprimer la prise d'air avant
- b) Rajouter prise d'air (cf. patron p.6)
- c) Rajouter une bosse (cf. patron p.26)
- d) Boucher 1 trou de trappe
- e) Les feux étaient-ils présents ?
- f) Mettre les échappements à sorties plus longues ?
- g) Le radiateur d'huile était-il présent ?
- i) À partir de cette version, coller le sélecteur de vitesse à l'endroit!

Habitacle :
Mettre **P29 & P36** mais pas **P30 & P31** ?
Les 2 boas ne semblaient pas être utilisés
Mettre **P13 & P32** ?
Ne pas mettre **P22, P23 & P24**

5 Mai 1956, Silverstone #41 :

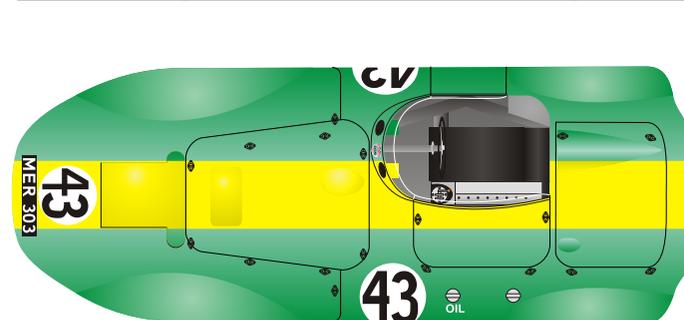
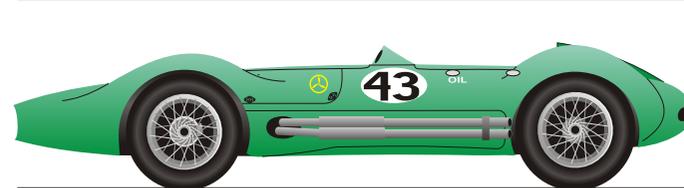


*** Particularités :**

- a) Supprimer la prise d'air avant
- b) Rajouter prise d'air (cf. patron p.26)
- c) Rajouter une bosse (cf. patron p.26)
- e) Les feux étaient-ils présents ?
- f) Mettre les échappements à sorties plus longues
- g) Le radiateur d'huile était-il présent ?
- k) Creuser prise d'air en demi-cercle (cf. patron p.26)
- l) Rajouter prise d'air (pièce A2)

Habitacle :
Mettre **P29 & P36** mais pas **P30 & P31** ?
Les 2 boas ne semblaient pas être utilisés
Mettre **P13 & P32** ?
Mettre **P22, P23 & P24**
La vitre latérale droite semble avoir été ôtée lors de cette course...

19 Mai 1956, Snetterton #43 :

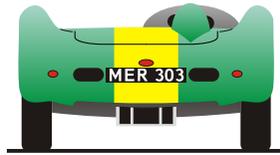


*** Particularités :**

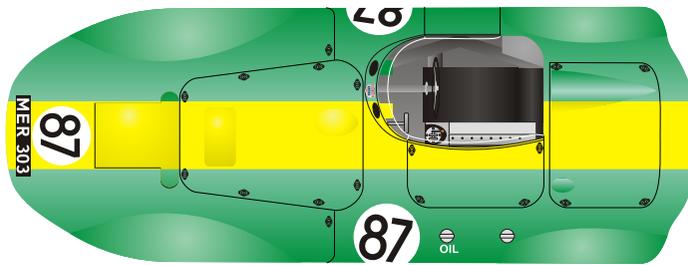
À partir de cette version, aucune modification n'est nécessaire.

Habitacle :
Mettre **P29 & P36** mais pas **P30 & P31**
Les 2 boas ne semblaient pas être utilisés
Mettre **P13 & P32** ?

20 Mai 1956, Brands Hatch #87 :



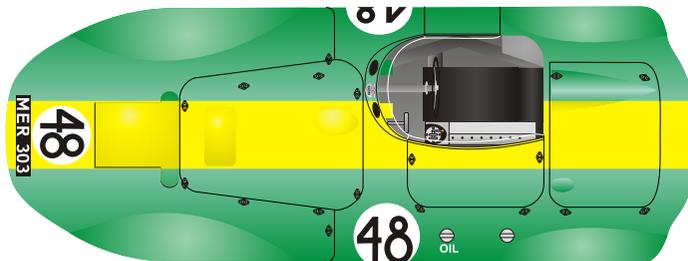
*** Particularités :**
Idem version précédente excepté :
Mettre P22, P23 & P24



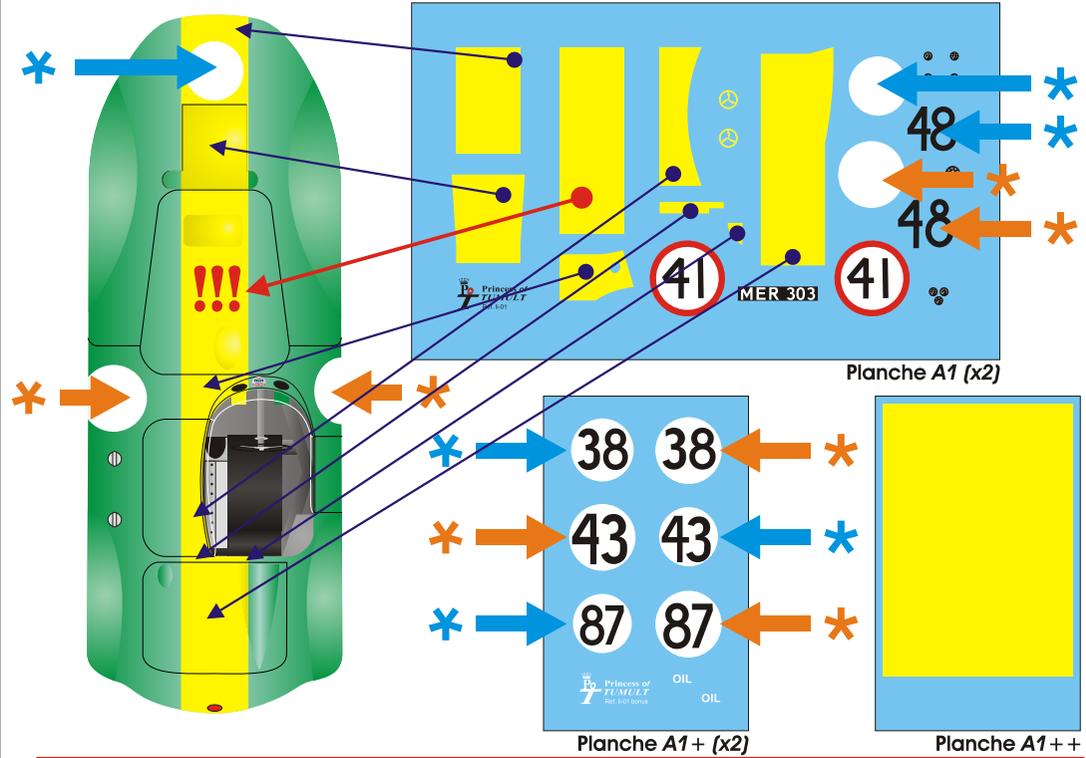
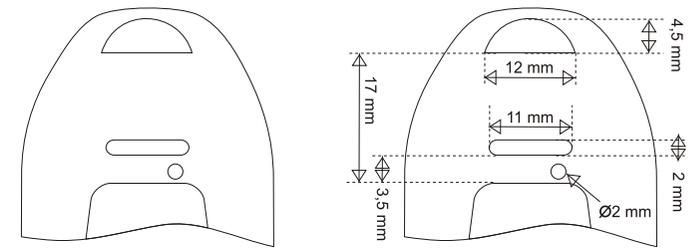
23 Juin 1956, Aintree #48 :



*** Particularités :**
Idem version précédente.



Patron de découpe
des prises d'air
supplémentaires :



!!! Si vous choisissez de faire les bandes jaunes en décal' plutôt qu'à la peinture !

La pose de la bande de capot risque d'aboutir à un cintrage de la décal au niveau des bosses :

Solution possible : poser une bande plus large (planche A1++)

Couper au scalpel à la bonne largeur 8,5mm

Enlever les bords en trop

Remarques pour réaliser la voiture restaurée

La planche de photodécoupe fournie dans le kit propose quelques pièces supplémentaires qui permettront à ceux qui le souhaitent de reproduire la voiture dans sa configuration actuelle (pièces P13, P32, P34 & P35). Il faudra néanmoins modifier la forme du capot arrière et rechercher quelques photos sur internet pour y apporter quelques autres modifications (volant plus petit, arceau de sécurité etc.).



MER 303