

La famille des Maserati A6



1946 - 1957

Alido Fongione (Maseramo) pour *Maseratitudo*

Photographies de couverture, de gauche à droite et de haut en bas : prototype PininFarina A6 1500 GT (051) de 1946, A6GCS/53 Berlinetta PininFarina (2057 de 1954 sur châssis 2070), A6G/54 Coupé Zagato (2121) de 1956, Juan Manuel Fangio remporte le Grand Prix de Formule 1 d'Italie 1953 à Monza sur A6GCM seconde version.



Ce livre est dédié à Ermanno Cozza en remerciement pour sa facilité à partager son expérience et son immense passion pour Maserati à qui il a dédié sa vie

Ermanno Cozza est la "mémoire vivante" de Maserati. Il est ici photographié au volant de l'A6GCS/53 Berlinetta Pininfarina #2056 du musée Panini. Il débuta sa carrière, entièrement dédiée à Maserati, comme technicien moteur dans les années 50, se distingua très vite par une oreille exceptionnelle dans le réglage des moteurs de course et par l'idée géniale de réaliser le châssis microtubulaire de la Birdcage en acier ordinaire (donc assez souple pour ne pas faire sauter les soudures). Il évolua ensuite peu à peu vers un rôle commercial puis historique en tant que responsable du département Maserati Classiche, avant d'en transmettre les rênes à Fabio Collina.

Sommaire

Introduction	page 4
Le prototype A6 1500 GT	page 7
L'A6 1500 GT	page 18
L'A6G.CS "Monofaro"	page 27
Les A6G	page 35
L'A6GCM	page 46
L'A6GCS/53	page 64
Les A6G/54	page 79
Epilogue	page 119



A6GCS/53

Introduction

Février 2016

Chers amis,

Je vous invite à un voyage, presque à un pèlerinage, dans le monde un peu mystérieux mais fascinant des Maserati A6. Si les différentes appellations A6G.CS, A6G, A6GCS/53, A6G/54 et autres A6GCM peuvent dérouter au premier abord, elles vont très vite s'éclaircir et vous devenir familières pour votre plus grand plaisir.

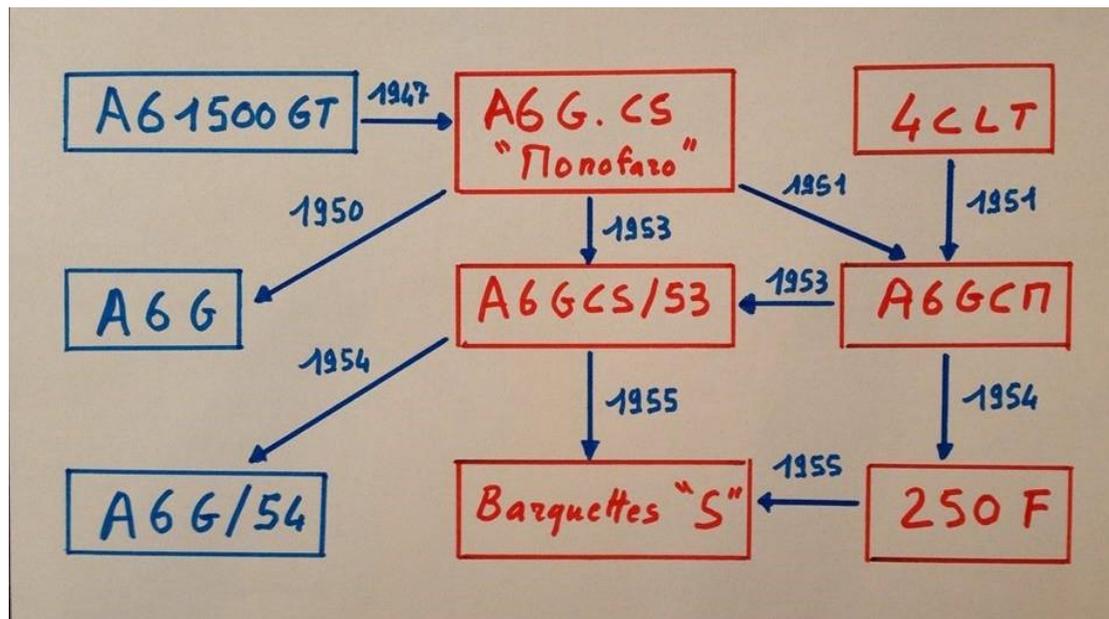
Le **A** fut un hommage à Alfieri Maserati, le concepteur-industriel-pilote fondateur de la marque en 1914, décédé à 44 ans en 1932 des suites lointaines d'un accident en course survenu en 1927.

Le **6** signifie six cylindres en ligne atmosphériques, l'une des deux constantes de toutes les Maserati A6 sans exception, l'autre étant la présence d'un châssis tubulaire.

La grande famille des Maserati A6 comprend des modèles routiers et d'autres exclusivement "de course", tous construits dans la décennie 1946 - 1957 et tous à la pointe de ce qui se faisait à l'époque, sans doute au même niveau, voire encore un peu devant Ferrari dans cette période qui fut un véritable âge d'or du Maseratisme !



Alfieri Maserati fut le chef de file des "fratelli Maserati". A sa mort en 1932, son plus jeune frère Ernesto (le visage à moitié caché par le volant sur la photo ci-dessus) prit naturellement la relève grâce à ses grandes capacités de pilote et de technicien.



Le schéma ci-contre montre les filiations et les interrelations étroites entre les différents modèles A6, ceux routiers en bleu, ceux "de course" en rouge.

On remarque que les modèles routiers successifs ne dérivèrent pas directement les uns des autres mais en passant par des modèles "de course" dont ils n'étaient en fait guère éloignés, partageant le même bloc moteur, les mêmes culasses, le même châssis, souvent les mêmes perfectionnements.

Avec son quatre cylindres en ligne à deux compresseurs, la 4CLT ne fait bien sûr pas partie de la famille A6 mais elle est représentée sur ce schéma car elle a apporté des éléments de châssis (tubulaire, le "T" de 4CLT) à l'A6GCM et constitue le lien entre les Maserati d'avant guerre et les A6.

Si les barquettes "S" et les 250 F ne reçurent pas l'appellation "A6", nous verrons que, à l'exception des modèles L4 , V8 et V12, leur filiation "A6" est pourtant absolue. C'est pourquoi elles sont représentées sur ce schéma que je vous propose pour vous repérer parmi les Maserati des années 50. A noter l'ahurissante et réelle filiation entre l'A6 1500 GT de 1947 et la 250 F championne du monde de Formule 1 en 1957 aux mains de Juan Manuel Fangio ! Une très riche famille que celle des A6 ! Mais faisons un peu nos comptes :

- | | | | |
|--------------|----------------|---------------------|----------------|
| - A6 1500 GT | 61 exemplaires | - A6G.CS "Monofaro" | 15 exemplaires |
| - A6G | 16 exemplaires | - A6GCS/53 | 52 exemplaires |
| - A6G/54 | 60 exemplaires | - A6GCM | 12 exemplaires |

137 A6 "routières"

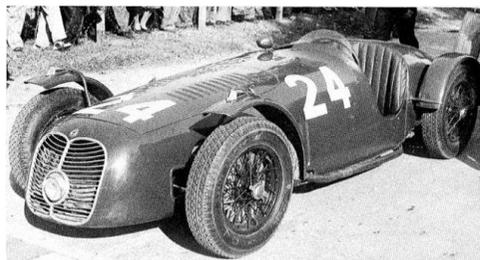
79 A6 "de course"

Quand on parle de Maserati A6, on traite d'un tout petit nombre de voitures (216 au total) mais qui ont cependant assez profondément marqué l'histoire de l'automobile en général et des courses en particulier.

Cette rareté associée à leur beauté, leur technicité et leur palmarès sportif explique la très haute tenue de ces voitures en collection. Mises à part les A6 1500 GT qui s'échangent autour de 600 000 euros, aucune A6 en bon état ne se négocie en 2015 à moins d'un million d'euros, les A6G54 et les A6 de course dépassant parfois le double. Mais écartons ces basses considérations que je ne vous ai citées que pour vous faire prendre conscience du caractère précieux de ces bijoux. Laissons-nous maintenant aller à l'émerveillement que ces objets d'art sont si prompts à nous offrir. Bon voyage, mes chers amis, dans l'univers des Maserati A6 !



A6 1500 GT



A6G.CS "Monofaro"



4CLT



A6G Pininfarina



A6GCS/53



Fangio sur A6GCM, vice champion de F1 en 1953



A6G/54 Allemano



300 S



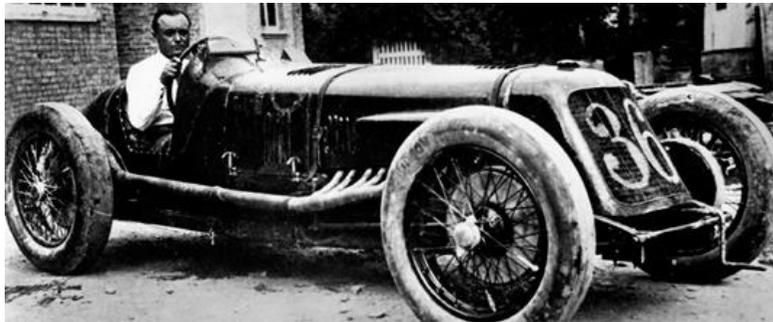
Fangio sur 250 F, champion du monde de F1 en 1957

Le prototype A6 1500 GT

Dessiné par "Pinin" Farina, construit en 1946 mais présenté en mars 1947 au salon de Genève, voici ci-contre le prototype A6 1500 GT (Alfieri Maserati, 6 cylindres en ligne, 1500 cm³, Gran Turismo).

Cet élégant et avant-gardiste prototype présentait deux particularités très notables : il était atmosphérique et c'était la toute première Maserati "de route" ! Toutes les Maserati d'avant guerre ayant été, en effet, "de course" et à compresseur.

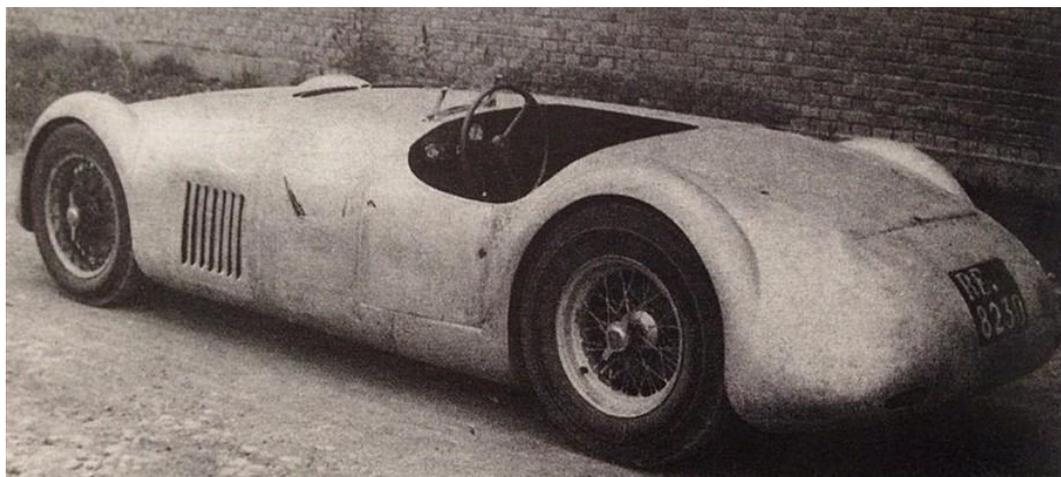
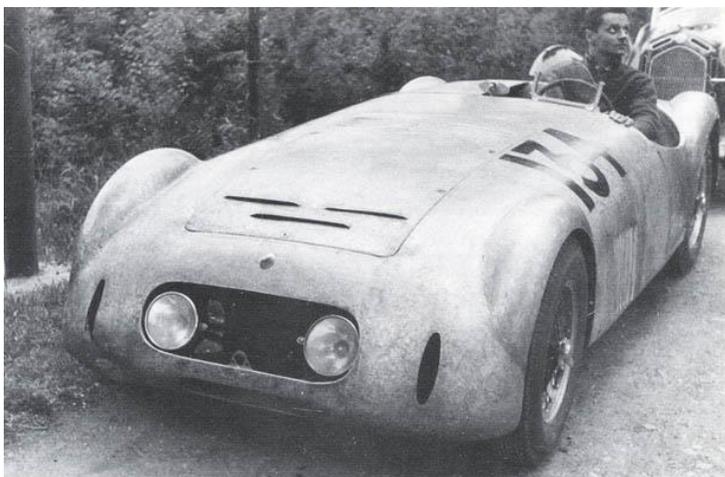
Il y eut bien quelques très rares cas de Maserati de course "stradalisées" avant guerre. Le plus célèbre exemple en étant la V4 de 1929, à moteur 16 cylindres, qui fut carrossée en routière par Ugo Zagato en 1931 après sa belle carrière sportive et vendue à Ricardo Galeazzi de Rome. Mais le prototype A6 1500 GT fut objectivement la première Maserati routière de l'histoire, c'est à dire pensée telle quelle dès sa conception.



Baconin Borzachini au volant de la V4 "de course et de record de vitesse" (249 km/h en pointe en 1929) et son adaptation à la route par Ugo Zagato à droite en 1931. La V4 n'a été réalisée qu'à un seul exemplaire !



Le prototype A6 1500 GT ne fut cependant pas la première Maserati atmosphérique car deux barquettes de course réalisées l'une en 1945 (6 CS) et l'autre en 1946 (6 CS 46) disposèrent du moteur 6 cylindres en ligne, 1.5 litres, 2 arbres à cames en tête de la 6 CM d'avant guerre mais dépourvu de compresseur pour répondre à la nouvelle réglementation de la catégorie "Sport". Voici l'exemplaire unique 6 CS de 1945, la toute première Maserati atmosphérique :



Nous avons vu en introduction que toutes les Maserati A6 vérifiaient deux conditions : avoir 6 cylindres en ligne atmosphériques et un châssis tubulaire. Cette 6 CS ne peut donc être considérée comme la première A6 car elle avait un châssis conventionnel à longerons d'acier plein.

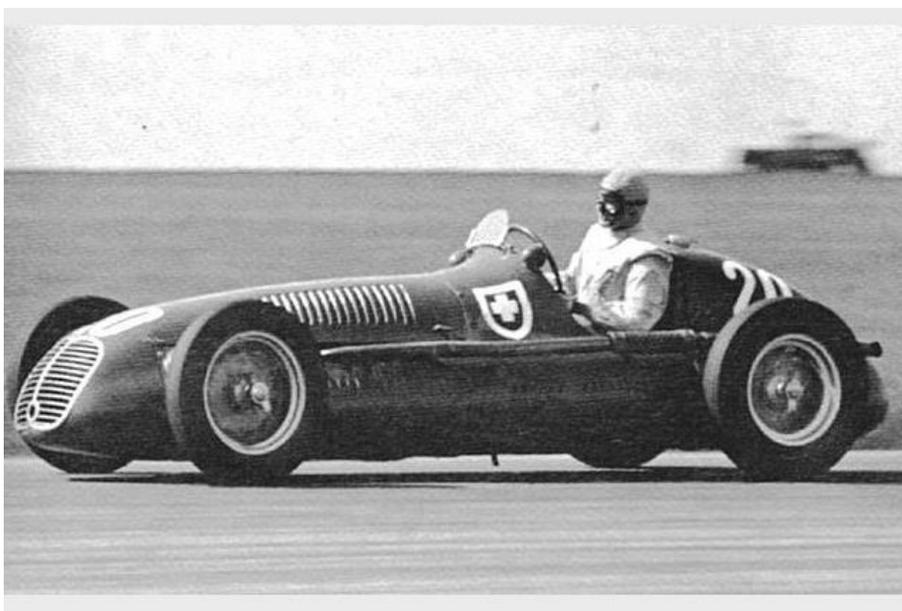
Son 6 cylindres 1500 délivrait 90 cv avec 3 carburateurs double corps Weber et Guido Barbieri, au volant sur la photo du haut ou assis sur le flanc de l'auto sur la photo ci-contre, obtint avec la 6CS de bons résultats en course dont une seconde place à Piacenza en 1947.



La vraie première A6, même si elle n'en porta jamais le nom, fut sans doute l'exemplaire unique 6CS/46 qui bénéficia d'un châssis tubulaire, d'une carrosserie différente avec une calandre verticale et du même moteur que la 6CS mais poussé à 110 cv.

Le pilote Mario Angiolini classa cette 6CS/46 à une belle troisième place à Piacenza en 1947 (derrière la 6CS !) mais fut victime d'un accident à la Sassi-Superga 1947 où il fut assez sérieusement blessé.

Réparée et confiée à Felice Bonetto, la 6CS/46 termina seconde à Pescara en 1947.



A la différence de la catégorie "Sport", en catégorie "Grand Prix", qui s'appellera "Formule 1" à partir de 1950, les compresseurs restaient autorisés comme sur la Maserati 4 CLT qui disputa les victoires dans cette discipline, de 1947 à 1949, aux redoutables Alfa Romeo 158/159.

Ci-contre le pilote suisse Emmanuel de Graffenried (dit "Toulo") remporte le Grand Prix d'Angleterre 1949 à Silverstone sur Maserati 4 CLT (1.5 litres 270 cv), la dernière de la lignée des Maserati à compresseur, type "avant guerre".



Mais revenons en 1946 avec notre prototype Pinin Farina. Le moteur de l'A6 1500 GT (alésage, course = 66, 72.5) , bien que possédant aussi 6 cylindres en ligne et "cubant" également 1.5 litres atmosphériques, était totalement différent du moteur ex-6 CM des barquettes 6 CS et 6 CS/46 à la course plus longue (65,75).

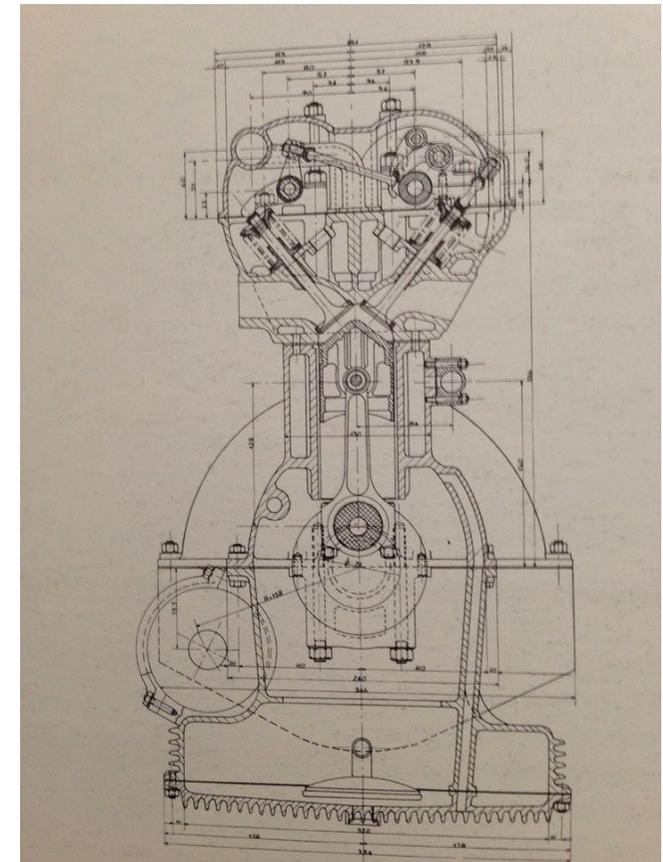
Le tout nouveau groupe de l'A6 1500 GT fut dessiné d'emblée avec des caractéristiques simplifiées et moins "course" : un seul arbre à cames en tête avec basculeurs, bloc en fonte (Ghisa, le G que l'on retrouvera dans les noms des descendantes de l'A6 1500 GT), distribution par triple chaîne à la place de la bruyante cascade d'engrenages.

Ce moteur, très moderne bien que simple, a été imaginé dès la guerre alors que l'usine Maserati fabriquait de petits utilitaires électriques à trois puis à quatre roues. Il a sans doute contribué à remonter le moral des ingénieurs en attendant des jours meilleurs sans rationnement d'essence.



Le triporteur électrique EC 10

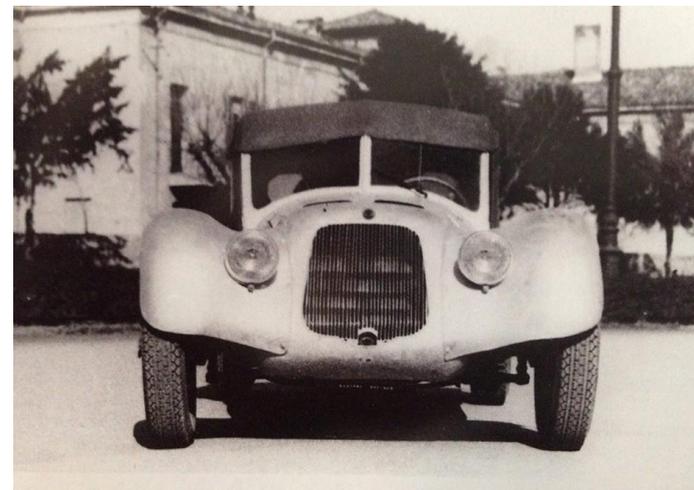
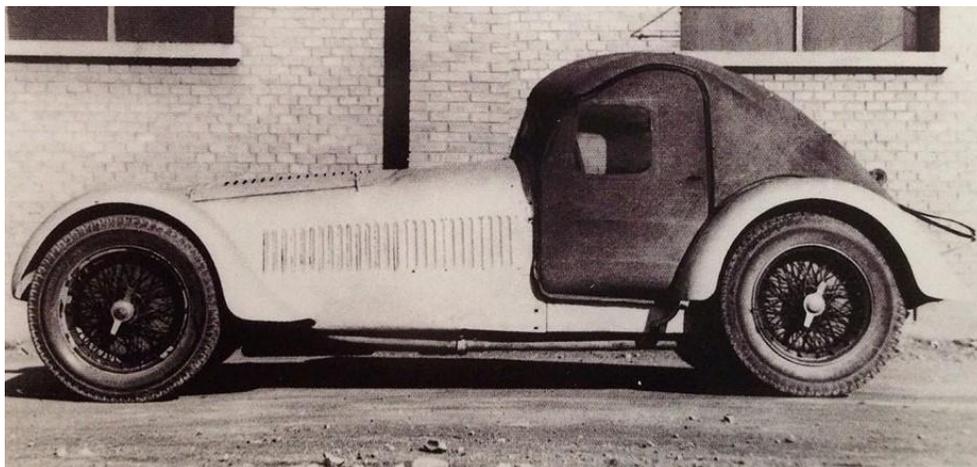
Avec un seul carburateur Weber 36 DCR, la puissance était de 65 cv à 5000 tours par minute ce qui, avec un poids final de l' A6 1500 GT compris entre 800 et 980 kg selon l'équipement, autorisait 145 à 155 km/h, vitesses honorables et suffisantes pour une routière de l'immédiat après guerre.



*les soupapes font entre elles un angle de 71.5 degrés*₁₀

Le châssis tubulaire des A6 n'était pas fabriqué par l'usine Maserati mais par un sous traitant, Gilco , pour Gilberto Colombo, ingénieur de talent qui n'était pas de la même famille que le brillant Gioacchino Colombo qui œuvra chez Maserati en 1953 après avoir créé le V12 Ferrari.

Deux exemplaires de prototypes A6 1500 GT furent réalisés. Le premier achevé (châssis 052) était très rudimentaire. Dessiné par Zagato, construit en 1946, il servit à mettre au point moteur, châssis (tubulaire ce qui était rare à l'époque sur une routière) et trains roulants. Le voici, ci-contre et ci-dessous, en 1946 avec sa capote :



Ce châssis 052 fut re-carrossé par la suite par Zagato, probablement d'abord en Spider puis en version "panoramica Zagato" du coupé A6 1500 GT avec les vitres et le pare-brise qui montaient en tournant vers le toit (photos ci-contre).

Il s'agit de la seule A6 1500 GT carrossée par Zagato. Elle fut vendue en 1948 au pilote Guido Barbieri qui s'était illustré sur Maserati 4CL et 6CS jusqu'à remporter le championnat d'Italie 1946.



Mais le "vrai" prototype Maserati A6 1500 GT (châssis 051) le voici ci-contre, construit en 1946 (châssis, trains roulants et moteur à Modène), carrossé par Pinin Farina à Turin.

Ah ce lieu mythique turinois d'où sont sorties tant de merveilles ! Celle-ci est très fluide avec son long capot abritant un moteur 6 cylindres en ligne reculé au maximum en central avant pour une meilleure répartition des masses. Peu de porte à faux et aucune rupture sur la ligne de caisse d'avant en arrière. A noter les passages de roues avant soulignés d'un pli de carrosserie (repris sur la future Mercedes 300 SL de 1954) qui englobe vers l'arrière les trois extracteurs d'air chaud. Typiques du "style Pinin Farina", les fines poignées de portières, rétractables. Notez aussi l'absence de vitrage de l'habitacle en arrière des portières (uniquement sur le prototype).



Quand, soixante ans plus tard, Ken Okuyama dessinera pour Pininfarina nos si chères Maserati GranTurismo et Quattroporte V, les trois ouïes d'extraction d'air du prototype A6 1500 GT seront reprises avec presque la même forme de parallélogramme oblique vers l'avant ! La signature du carrossier demeurera sous ces extracteurs d'air même si le "f" de farina de 1946 deviendra "pininfarina".





Adolfo Orsi

L'A6 1500 GT fut la dernière Maserati sur laquelle œuvrèrent les frères Maserati (Bindo, Ettore et surtout Ernesto) avant d'aller créer à Bologne leur nouvelle entreprise OSCA (Officina Specializzata Costruzione Automobili) fin 1947.

Je vous rappelle qu'Adolfo Orsi avait racheté la firme Maserati aux "fratelli" en 1937 en les laissant par contrat 10 ans à la tête des Officine et en s'engageant à conserver l'appellation "Officine Alfieri Maserati" (du nom du fondateur mort en 1932 des suites lointaines d'un accident de course). Les "fratelli" n'avaient cependant pas imaginé que 5 de ces 10 années contractuelles seraient des années de guerre !



Bindo, Ernesto assi et Ettore Maserati sous le portrait de leur frère et leader décédé, Alfieri.



Sur cette photo ci-contre à gauche prise en 1947, on voit les maîtres d'œuvre de notre prototype A6 1500 GT, à savoir de la gauche à la droite : Bindo Maserati, Giovanni Battista Farina dit "Pinin" (petit Giuseppe) parce qu'il était petit et ressemblait à son père Giuseppe, et Omer Orsi, le fils d'Adolfo Orsi, qui prendra personnellement la direction de Maserati à partir de 1950 mais était déjà très impliqué en 1947.



Ci-contre en haut à droite, Alberto Massimino qui fut l'ingénieur en chef des Officine de 1947 à 1952 et le créateur des premières Maserati A6 (A6 1500 GT, A6G.CS "Monofaro", A6G, A6GCM initiales).

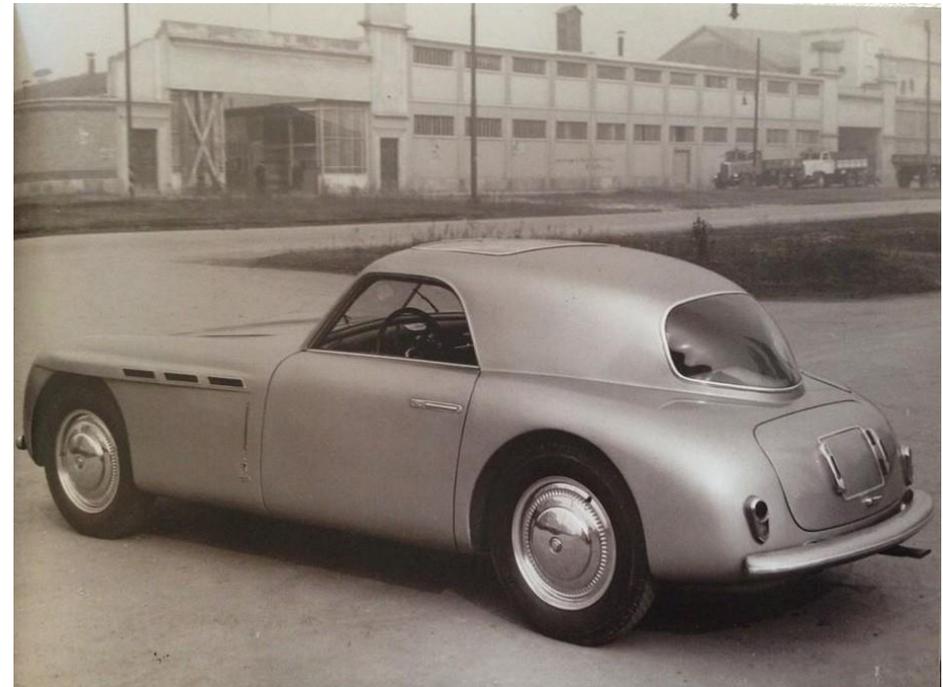


Cette carrosserie toute en aluminium était très fine et avant-gardiste pour l'époque avec ses phares carénés à commande mécanique (levier sous le tableau de bord actionnant un câble). Mais ce dispositif ne sera pas retenu sur l'A6 1500 GT définitive de (petite) série. Noter la finesse des lames de pare-choc, la calandre évoquant celle de la 4 CLT, les jantes pleines et la modernité globale, dans l'immédiat après guerre, de ce beau 3/4 avant .

Mais c'est à l'arrière que l'originalité fut la plus libérée avec une lunette "bulle" profilée en plexiglass, empiétant largement sur la malle de cette "3 volumes" ou plutôt "2 volumes et demi" résolument futuriste.

On remarquera aussi le toit, en plexiglass également, que l'on ne retrouvera pas non plus sur le modèle de série.

La roue de secours, indispensable sur les routes de cette époque, occupait une partie du coffre :



Le prototype Maserati A6 1500 GT fut présenté en mars 1947 au salon de Genève. Sur la photo ci-contre, on voit le chargement de ce précieux bolide sur le très rustique camion Dodge qui l'amènera de Modène en Suisse.

Semblant inquiet, Omer Orsi fume une cigarette. C'est le quatrième à partir de la droite alors que Bindo Maserati est le premier à partir de la droite.

Ouf, notre prototype ultra moderne est arrivé à bon port. Le voici ci-dessous au salon de Genève 1947. Les choses étaient simples dans l'immédiat après guerre : deux fauteuils, une belle voiture à contempler, ça suffisait ! On était déjà heureux d'être vivant !



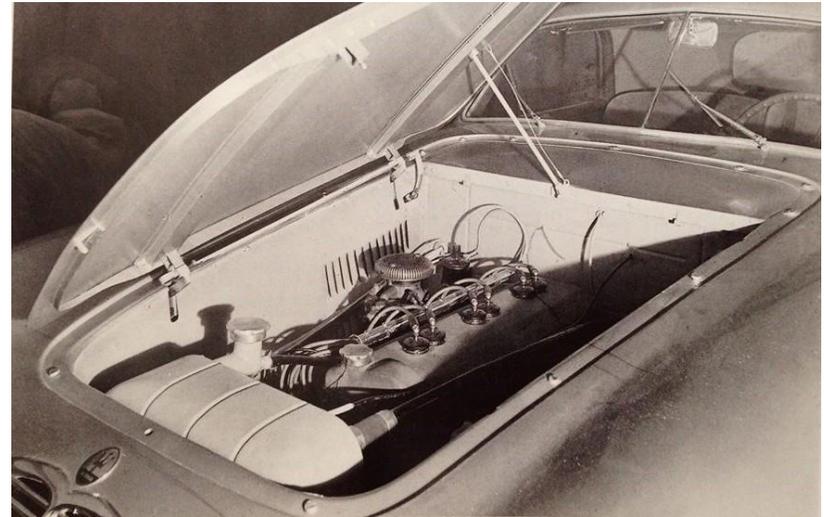
L'intérieur était entièrement moqueté, tapissé de velours et luxueux pour l'époque. Notez le levier de vitesse, long et oblique.

Il n'y avait que deux sièges avant sur le prototype mais les A6 1500 GT définitives auront une banquette arrière.



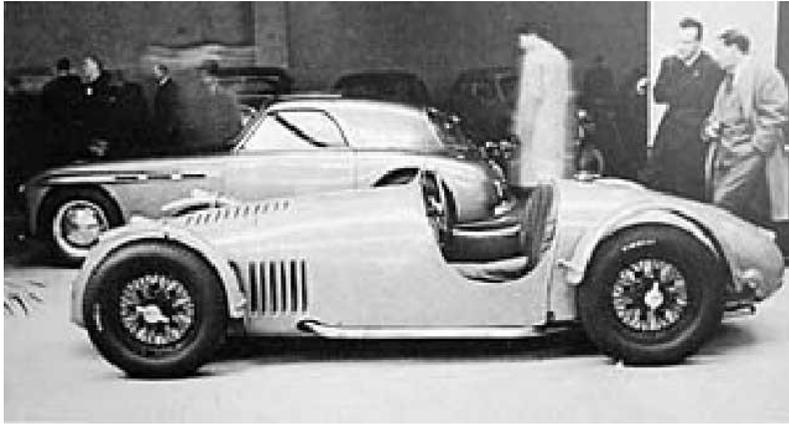


le capot pouvait s'ouvrir comme on le voulait, vers la gauche ou vers la droite. On pouvait même le déposer en un tour de main. On voit bien le 6 cylindres en ligne à un seul carburateur (admission à droite comme sur toutes les Maserati à moteur en ligne sauf la Birdcage). Noter le pare-brise en deux pans.



Après Genève, Monaco ! Notre "concept car" Maserati y remporta le concours d'élégance 1947. On voit ci-dessous le jeune prince Rainier (le second à partir de la droite) observer l'intérieur raffiné du prototype de la première Maserati de route. Le Prince Rainier sera client chez Maserati avec (au moins) une 3500 GT, une Mistral et une Quattroporte I. Ci-dessous, on remarque que le diplôme du concours d'élégance, stylisé "art déco", est décerné à monsieur Maserati, la famille Orsi n'étant pas encore au pouvoir absolu avant fin 1947, alors que Giovanni Battista Farina n'avait pas encore soudé son surnom "Pinin", qui effaçait déjà son prénom, à son nom "Farina" !





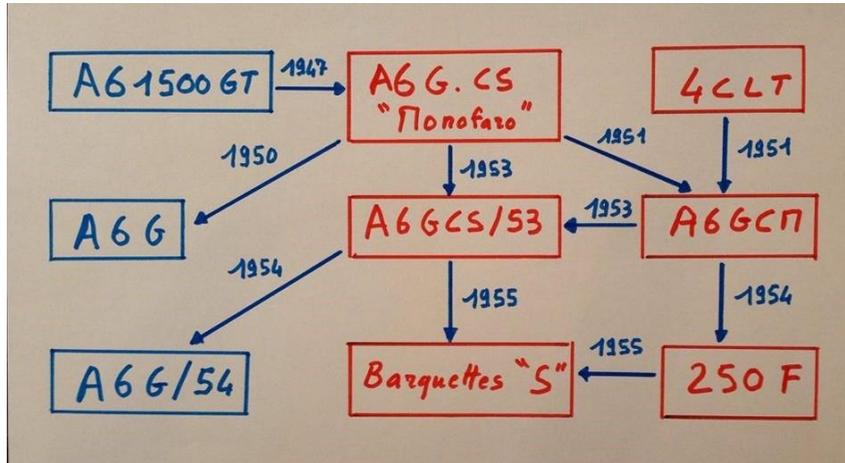
Ci-contre, le prototype Pinin Farina Maserati A6 1500 GT avec, au premier plan, une A6 G.CS "Monofaro" qui fut l'évolution "corsa" de l'A6 1500 GT.

Qu'est donc devenu le prototype Pinin Farina A6 1500 GT ? Je n'ai pas réussi à le découvrir de façon certaine. Sans doute a-t-il été modifié en A6 1500 GT "de série". Peut-être bien est-ce en fait celui-ci sur la photo ci-dessous :

Les phares escamotables ont disparu mais il n'y a pas de vitres latérales arrière (alors que les modèles de série en auront) et la poupe du cockpit semble pointue (ce qui ne sera jamais le cas pour l'A6 1500 GT, même sur les modèles de première série).

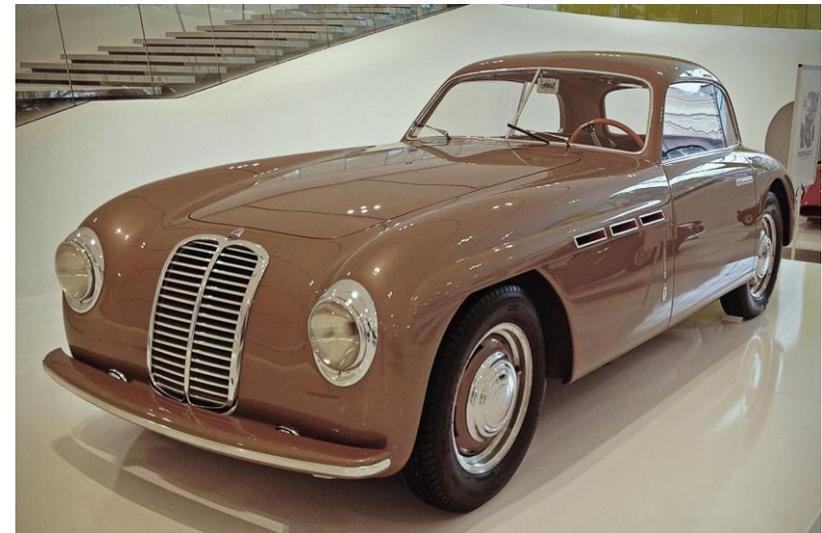


L'A6 1500 GT



Si le prototype A6 1500 GT Pinin Farina (051) était le portillon du jardinier, l'A6 1500 GT est le véritable hall d'entrée dans la "casa" des Maserati A6 !

Trois exemplaires A6 1500 GT "de première série" (053, 054, 055) furent produits en 1947, conservant du prototype "Pinin" Farina les plis de carrosserie au dessus des roues avant et l'architecture "2 volumes et demi" mais avec un vitrage latéral et une lunette arrière plane à la place de la "bulle" vitrée du prototype.



Ci-dessus au "Museo Casa Enzo Ferrari" à Modène, ci-contre à Villa d'Este sur le lac de Côme. Ces trois exemplaires, commercialement dénommées "Extra Lusso", restaient de strictes deux places.



Puis, en 1948, l'A6 1500 GT devint la "2 volumes" très gracieuse que l'on connaît bien avec ses ailes avant lisses et son arrière en pente douce abritant deux places supplémentaires (photos ci-contre).

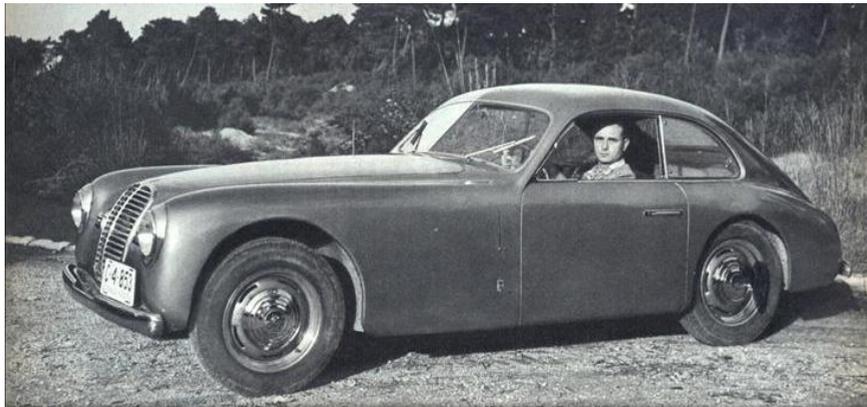
Voici la filiation exacte, depuis le prototype PininFarina de 1946 :



... en passant par l'éphémère première série de 1947 :

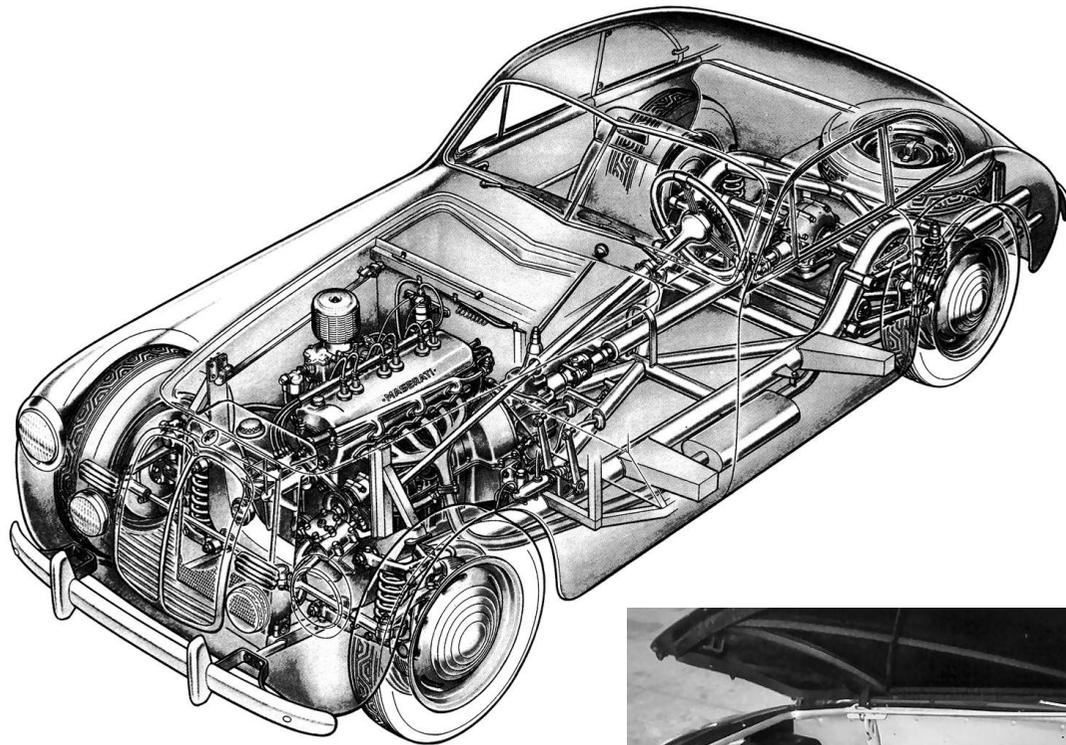


pour finir avec l'aboutie seconde série de 1948 à 1950 :



1949 owner : Major Charles W Audet, North Hollywood, California



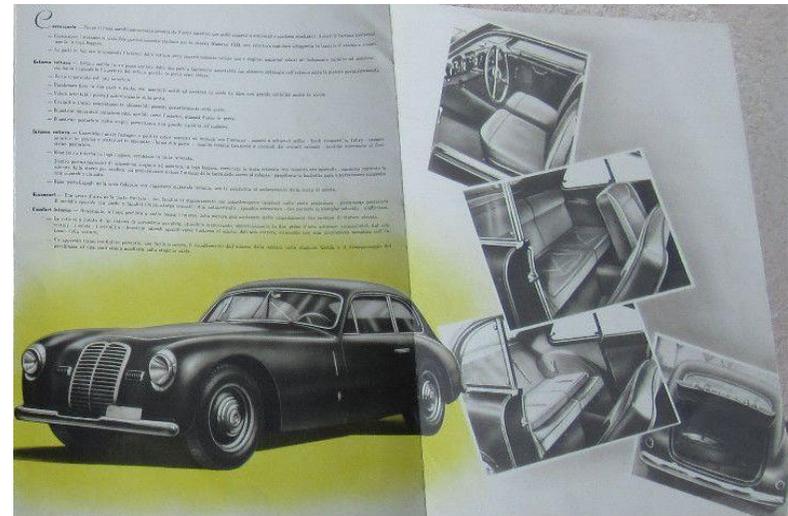
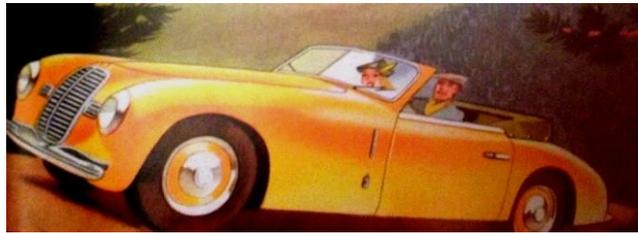
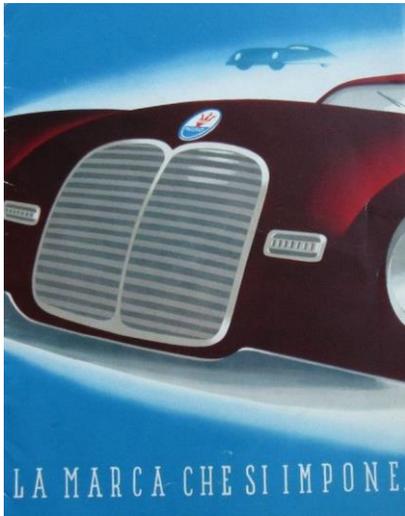


Le châssis Tubulaire conférait une très grande modernité à l'A6 1500 GT et semblait même un peu "démessuré de technologie" pour la modeste puissance de 65 cv des premiers exemplaires à un seul carburateur Weber 36 DCR.



Très élégante voiture recherchée par la grande bourgeoisie et la noblesse de l'époque, l'A6 1500 GT apparaît dans le film "Cronaca di un amore" réalisé par Michelangelo Antonioni en 1950 avec Massimo Girotti et la belle Lucia Bosè.





Le graphisme des dessins du livret publicitaire de l'A6 1500 GT est très caractéristique de ces années d'après guerre, à mi-chemin de Tintin et de Spirou ! (Merci à Ciscoauto de Maseratitudo pour ces photos publicitaires).



**Voici un bel
exemplaire
un
peu plus tardif
équipé des 3
carburateurs
qui
délivraient 90 cv
pour 165 km/h.**



Seuls 9 des 61 exemplaires d'A6 1500 GT furent équipés d'usine, en 1949 ou 1950, de l'option "3 carburateurs" (070, 086, 091, 092, 094, 095, 097, 098, 106). Mais beaucoup reçurent cet équipement ultérieurement.

Première Maserati routière, l'A6 1500 GT était très raffinée et luxueuse.



Certains détails de finition sont superbes tels l'armature du volant, les pédales (non suspendues et très petites) marquées du trident, le rétroviseur posé sur la planche de bord, l'instrumentation Jaeger incluant la montre sur le couvercle de la boîte à gants, le cendrier marqué "Pinin Farina".





Sur cet autre exemplaire, on remarque l'ensemble des boutons et poignées en bakélite orange ! Les revêtements des sièges pouvaient être "tout cuir" ou "panachés cuir-tissu ou cuir-velours".



A noter l'originale jauge à essence tout à gauche du tableau de bord : elle n'était pas analogique à aiguille comme le reste de l'instrumentation, mais de petites pastilles indiquant le nombre de litres de "benzina" restant changeaient de couleur ou peut-être s'éclairaient-elles ?

Cette tentative d'affichage pseudo-numérique relevait presque de la science fiction en 1947 !



Certains modèles de volant, à rayons en aluminium, bénéficiaient sur la jante d'un cordage synthétique antidérapant et antitranspirant .

Avec 90 cv, et peut-être même légèrement plus sur les exemplaires munis de filtres aux prises d'air mieux orientées comme ci-dessous, il était à l'époque possible d'envisager honorablement la compétition et certains engagèrent leur A6 1500 GT en course tels Nastrucci et Nanini aux Mille Miglia 1952. (photo ci-dessous au centre)



Parmi les premiers propriétaires d'A6 1500 GT figurèrent des pilotes de course tels le Prince Bira de Thaïlande, Filippo Tassara ou Guido Barbieri (ce dernier pour 052, la "paronamica Zagato") car, malgré sa faible cylindrée à nos yeux de 2016, les qualités dynamiques de l'auto étaient très réelles et agréables. Beaucoup d'autres acheteurs furent de riches industriels ou des aristocrates tels le Prince Pignatelli et le Prince Vittorio Massimo. L'A6 1500 GT plut également beaucoup à la gente féminine. Citons ainsi, parmi les heureuses propriétaires de cette Maserati raffinée, Isabella Quarantotti, célèbre écrivain et femme de lettres, et Eva Peron, l'épouse du dirigeant argentin Juan Peron, qui acheta l'un des deux cabriolets A6 1500 GT.



Ci-dessus l'A6 1500 GT "Panaromica Zagato" devant l'A6GCS/53 Berlinetta Pininfarina du musée Panini et deux A6G/54 Coupés Zagato. Ci-dessous l'intérieur de l'A6 1500 GT "Panaromica Zagato", qui fut un temps rouge, est très différent de celui de l'A6 1500 GT "de base" et concentre ses cadrans au centre de la planche de bord.



Pas d'ouverture de la malle pour le "Panaromica Zagato", on glissait les bagages vers l'arrière par l'habitacle ! Ci-dessous une malle d'A6 1500 GT "de base" avec un accès par coffre ouvrant mais un encombrement par la roue de secours et le bouchon de remplissage d'essence .





L'un des deux très élégants cabriolets A6 1500 GT, peut-être celui d'Eva Peron ?



Un bel exemplaire aux Mille Miglia historiques 2012

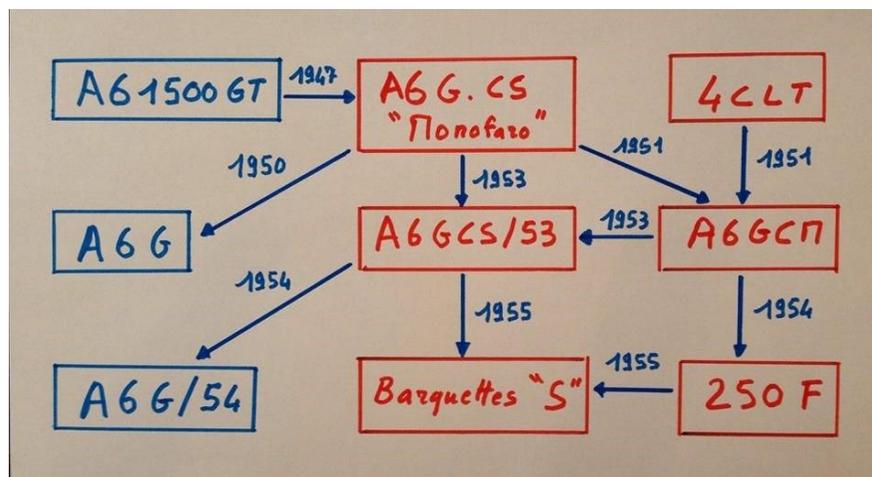


Sur cet exemplaire en restauration totale, on voit bien la structure en grande partie aluminium de la carrosserie de l'A6 1500 GT qui contribuait à limiter le poids total entre 800 et 980 kg suivant les versions.



L'A6 1500 GT et sa dérivée directe de course, l'A6G.CS "Monofaro"

L'A6G.CS "Monofaro" (commerciallement appelée à l'époque "2000 Sport")

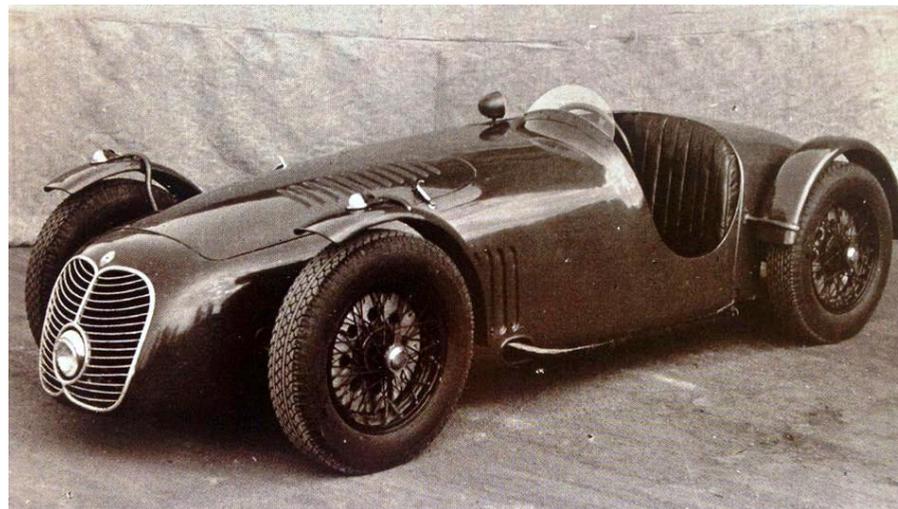


Sur le schéma de la famille des Maserati A6, il saute aux yeux que l'A6G.CS "Monofaro" occupe une place cruciale : hormis bien sûr l'A6 1500 GT qui l'a précédée, toutes les autres A6 lui doivent quelque chose, tous les flux évolutifs passent ou sont passés par elle !

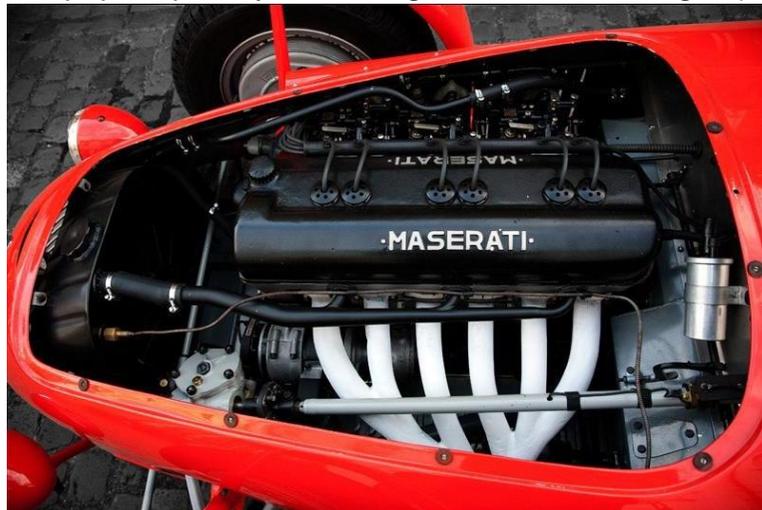
Le **G** est là pour "**G**hisa" (la fonte), le matériau du "basimento" (le bloc moteur) jusqu'en 1949 mais qui restera dans l'appellation bien au-delà, **CS** pour "**C**orsa" catégorie "**S**port". Quinze exemplaires furent produits jusqu'en 1950, les trois premiers (2001, 2002, 2003) dès 1947. Le "20" des appellations est là pour 2 litres.

Ce qui permet de la reconnaître immédiatement, c'est son phare unique central dans la calandre qui la fit surnommer "Monofaro" et ses ailes amovibles type "motocyclette" sur les roues. La carrosserie en aluminium, réalisée par Medardo Fantuzzi comme presque tous les fuselages des Maserati de course entre 1926 et 1959, est assez large et biplace. Le moteur est d'ailleurs très légèrement dévié vers la droite afin de décaler un peu le tunnel de transmission et laisser plus de place au pilote qu'au copilote (ce ne sera plus le cas sur la A6GCS/53 qui, en 1953, succédera à la "Monofaro").

La "Monofaro", de 130 cv à 6000 tr/mn (puis 140 cv en 1949), pesait 640 kg en version route biplace (type Mille Miglia ou Targa Florio) ou 580 kg en version piste en déposant (très facilement) les gardes boue, la roue de secours et le siège passager. La vitesse de ce bolide léger, simple et très maniable, mis au point par l'ingénieur Alberto Massimino, variait de 205 à 210 km/h.

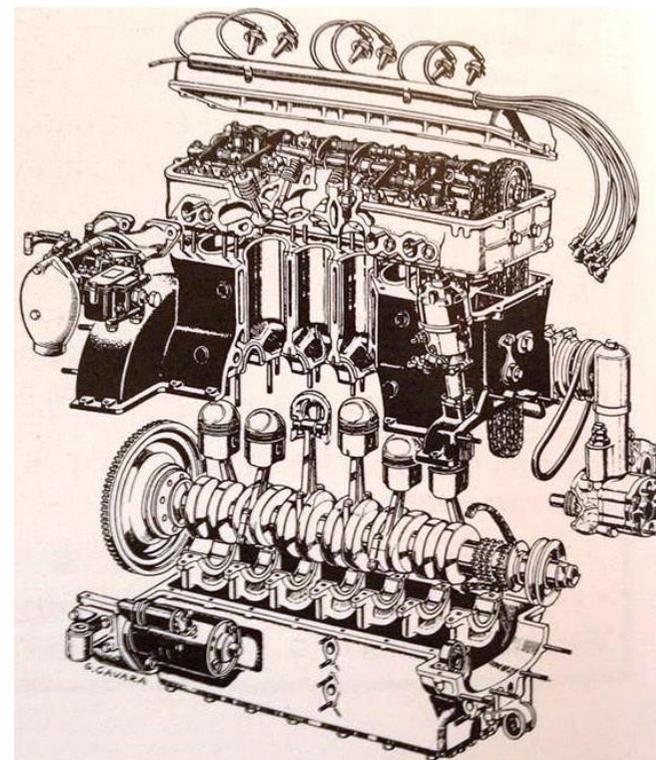


Le moteur était celui de l'A6 1500 GT (même bloc en "Ghisa", même distribution par chaîne entraînant un seul arbre à cames en tête avec les même deux soupapes par cylindre angulées à 71.5 degrés) mais poussé à 2 litres par augmentations de l'alésage et de la course tout en restant à une course longue, encore très prisée à cette époque. L'A6 1500 GT était en (66, 72.5) alors que l'A6G.CS dite "Monofaro" conservait des proportions alésage/course tout à fait équivalentes avec (72,81) soit un alésage à 90 % de la course dans les deux cas.

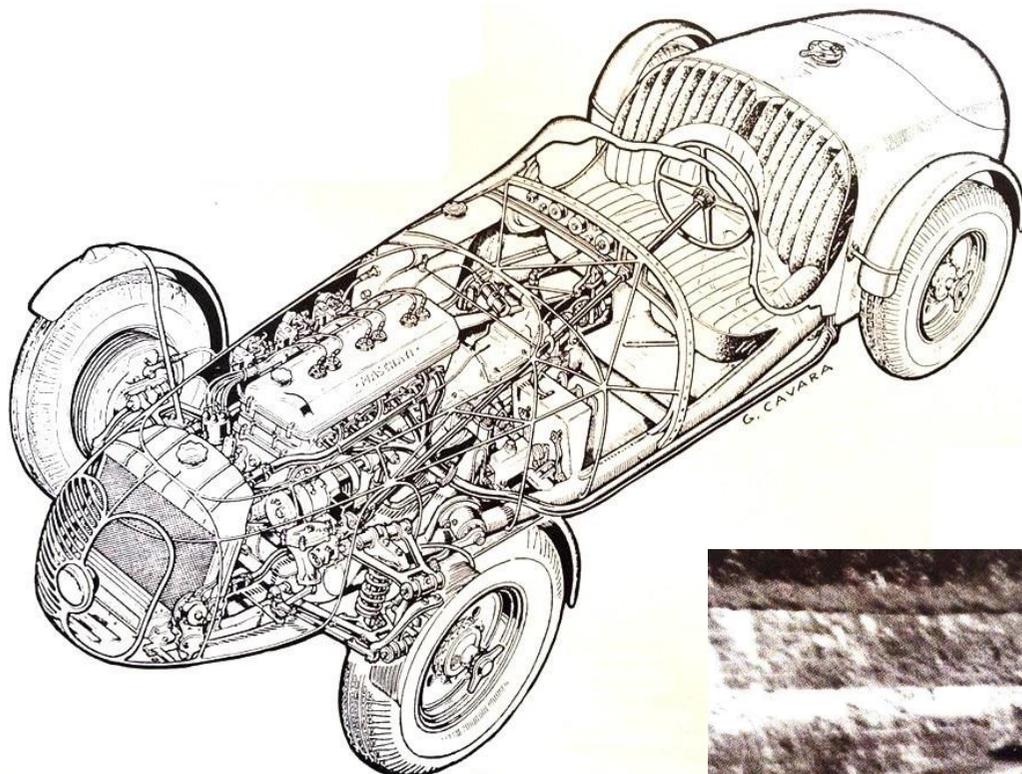


Le poste de pilotage légèrement asymétrique de la "Monofaro". Ici celle du collectionneur-pilote belge Christian Dumolin.

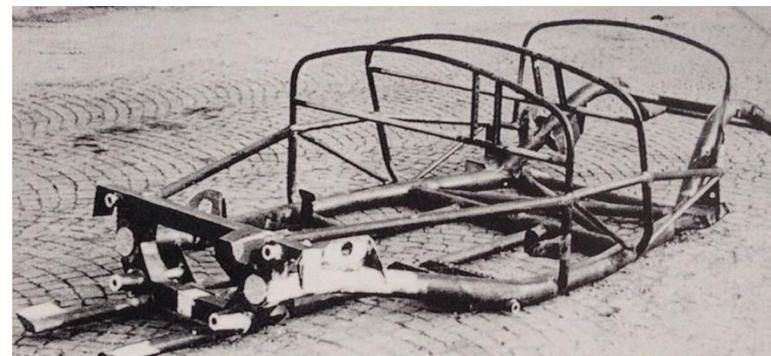
L'allumage restait à une bougie par cylindre et l'alimentation était confiée à trois Weber 36 DO4. Le rapport de compression faisait par contre un bon énorme, de 7.25 : 1 sur l'A6 1500 GT fonctionnant à l'essence commerciale de piètre qualité de l'après guerre à 11:1 sur la "Monofaro" nécessitant un mélange essence-alcool.



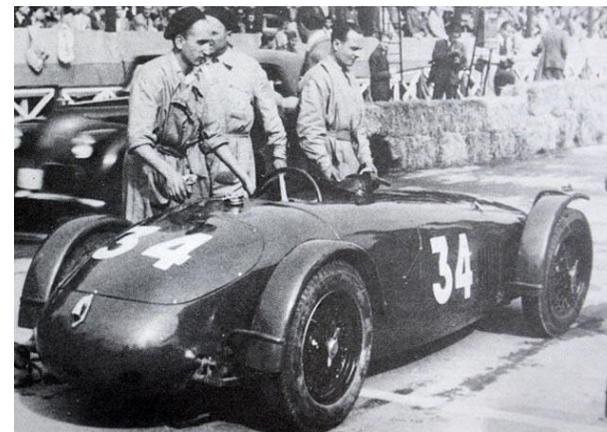
L'augmentation de la cylindrée et de la compression permet d'accroître la puissance du 6 cylindres en ligne Maserati de 90 à 130 cv et même jusqu'à 140 cv en 1949 quand un carter sec fut installé, diminuant le "barbotage" freinateur du vilebrequin dans l'huile et évitant les déjaugages de la pompe à huile dans les virages rapides. Belle première évolution que le moteur de la "Monofaro", mais vous verrez par la suite que le modeste bloc moteur de l'A6 1500 GT connaîtra bien d'autres étonnants développements !



Giovanni Cavara était le grand spécialiste des dessins en perspective en "éclaté" ("disegno spaccato").



Comme pour presque toutes les voitures de course de ces années, le châssis tubulaire (à sections elliptiques) était produit par la société Gilco de Milan. Boîte quatre vitesses accolée au moteur, pont arrière rigide.



Ci-dessus au milieu, les premiers essais de la "Monofaro" réalisés sur route ouverte (!) près de Modène entre Maranello et San Venanzio.

Ci-contre à gauche, la "Monofaro" (2001) aux mains d'Alberto Ascari victorieuse pour une de ses premières sorties sur le circuit de Modène le 27 septembre 1947, réussissant à battre sa grande rivale, la Ferrari 159 S à moteur V12 de Franco Cortese.



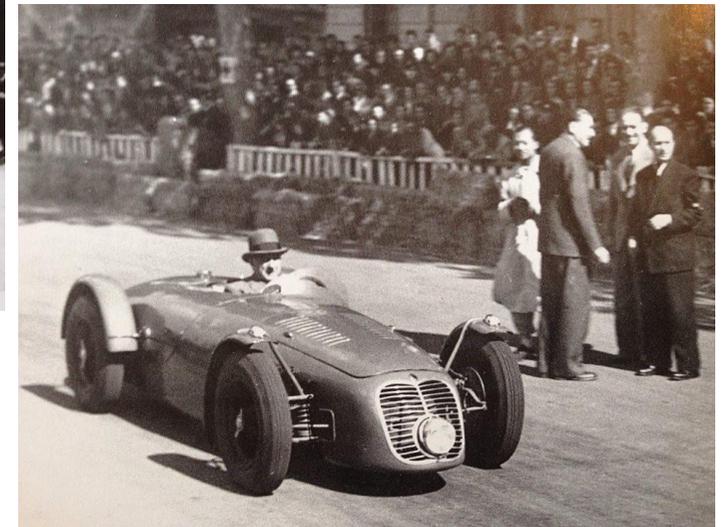
Juan Manuel Fangio au volant d'une version "pista" dépouillée même de son phare central.



Ci-dessus à la Coupe des Dolomites, en juillet 1948, la "Monofaro" de "Gigi" Villoresi et Guerino Bertocchi termine seconde derrière une autre "Monofaro", celle de Giovanni Bracco. Ci-contre à gauche, le même équipage Villoresi-Bertocchi à la Targa Florio 1948.



Ci-dessus Alberto Ascari (2001) suivi de "Gigi" Villoresi (2002) sur le circuit du Valentino à Turin le 12 octobre 1947. Ci-dessous le journaliste français Charles Faroux, l'un des fondateurs et directeur des 24 heures du Mans, essaye "en chapeau" une "Monofaro" !





Parade dans les rues de Palermo avant le départ de la Targa Florio 1948. Ci-dessus Luigi (dit "Gigi") Villorosi. Ci-dessous Alberto Ascari.

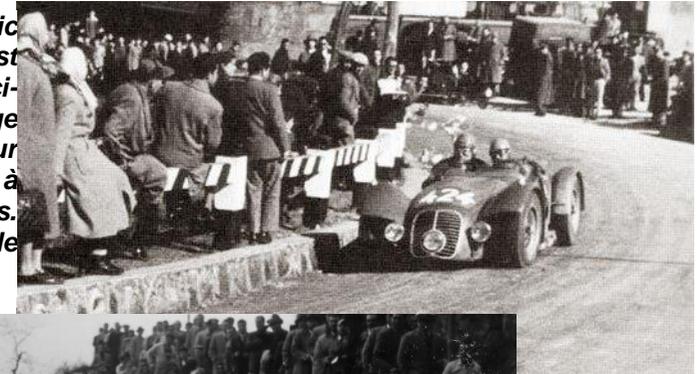


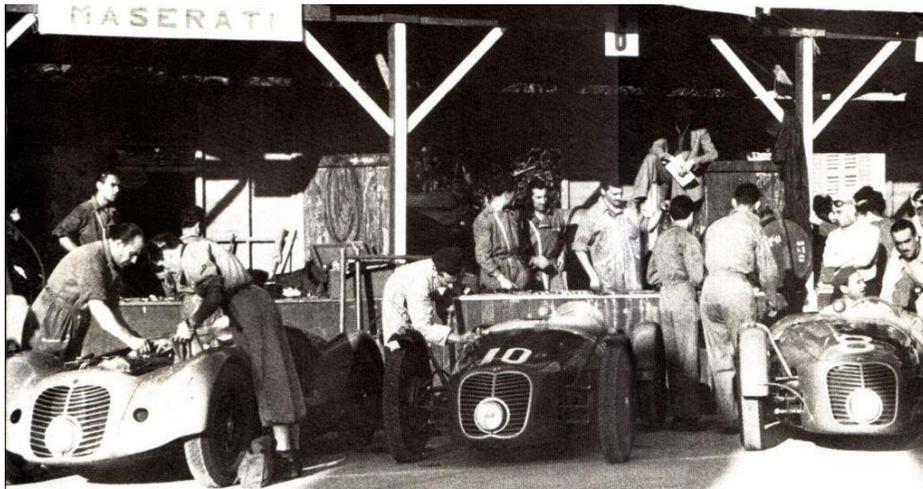
Giovanni Bracco était doué pour le pilotage de la "Monofaro" en montagne ! En plus de la Coppa d'Oro delle Dolomiti en 1948, il fut victorieux à la Biella-Oropa et à la Bolzano-Mendola, fameuses courses de cote qui lui permirent d'être, avec la "Monofaro", champion d'Italie 1948. Bracco remportera à nouveau, avec son A6G.CS "Monofaro", la Biella-Oropa 1949 et l'Argegno-Lanzo 1950 devenant, cette année 1950, champion d'Italie sur Maserati pour la seconde fois. En 1952, Bracco remportera les Mille Miglia mais sur Ferrari.



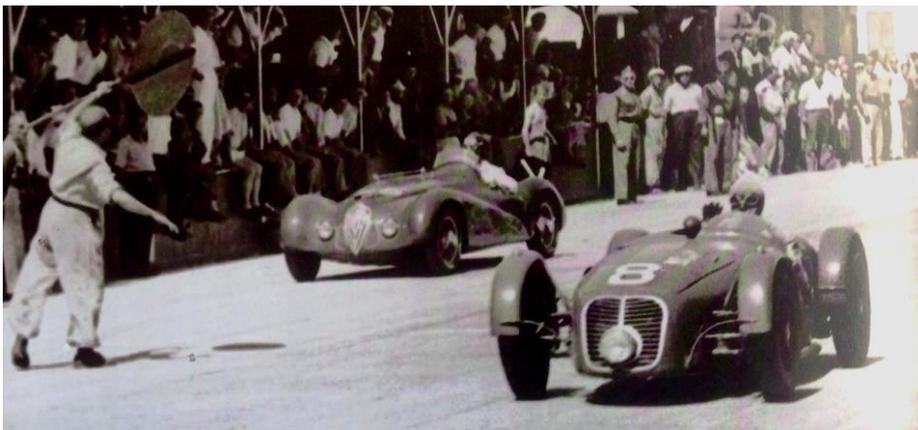
Giovanni Bracco

La proximité du public de l'époque est impressionnante : ci-contre l'équipage Placido-Rossetti sur une "Monofaro" à larges ailes intégrées. Ci-dessous au tour de Sicile à Messine.





Encore une victoire de la "Monofaro" , cette fois-ci sur le circuit de Pescara le 15 aout 1948. Ci-dessus dans les stands avant le départ : à gauche la "Monofaro" de Villoresi à ailes intégrées, au centre celle d'Ascari, à gauche celle de Bracco qui franchira la première la ligne d'arrivée, après 20 tours de 25 km, mais avec Ascari au volant après que Bracco lui ait remis sa voiture, celle d'Ascari ayant cassé ! Ci-dessous Ascari franchit en tête la ligne d'arrivée avec la "Monofaro" de Bracco qui avait les gardes boue descendant très en avant sur les roues.

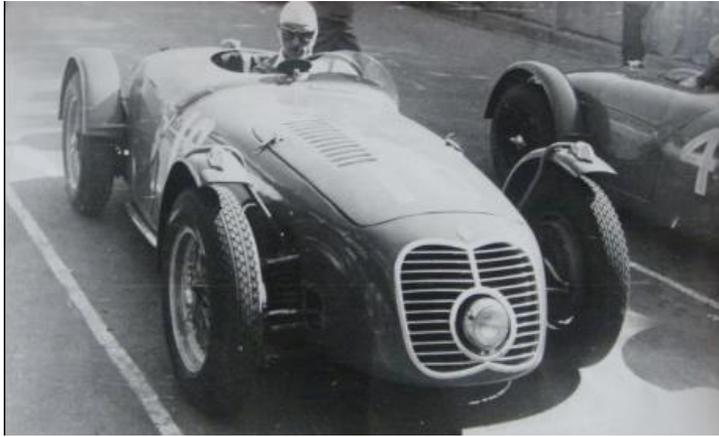


Ci-contre à droite, Alberto Ascari et Guerino Bertocchi au départ des Mille Miglia 1948 le 2 Mai 1948 à bord d'une "Monofaro" à ailes intégrées, fixées au fuselage par simples boulons. Cette voiture mena la course mais dut abandonner sur rupture de la boîte de vitesse.

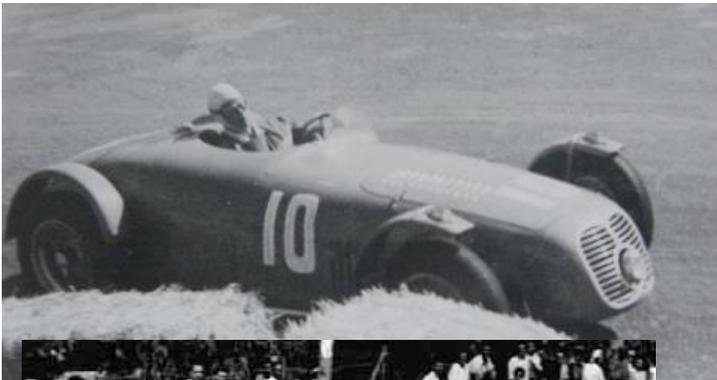


Ci-contre à droite : L'ingénieur en chef Alberto Massimino avait fait réaliser quelques rares exemplaires de "Monofaro" avec ces très belles ailes boulonnées et assez faciles à démonter.





Ci-dessus et dessous le Baron Musmeci au volant de sa "Monofaro" (châssis 2006).



La "Monofaro" était encore "dans le coup" en 1951. La numéro 26 de Inico Bernabei et Tullio Pacini se classa 3ème de la Targa Florio cette année-là.

Après Giovanni Bracco, le Baron Nicola Musmeci fut l'un des meilleurs "privés", gentleman driver, au volant de l'A6 G.C.S. "Monofaro". Avec sa belle Maserati personnelle, il remporta en 1949 le Grand Prix de Pergusa, la Messina-Colle San Rizzo et, en 1950, la Coppa d'Oro di Sicilia et le Grand Prix du circuit de la Favorita. Le Baron Musmeci se classa aussi honorablement 4ème de la Targa Florio 1948 et 5ème du tour de Sicile 1949.

Ci-contre à droite, Carlos Lostalo à Mendoza en 1951.



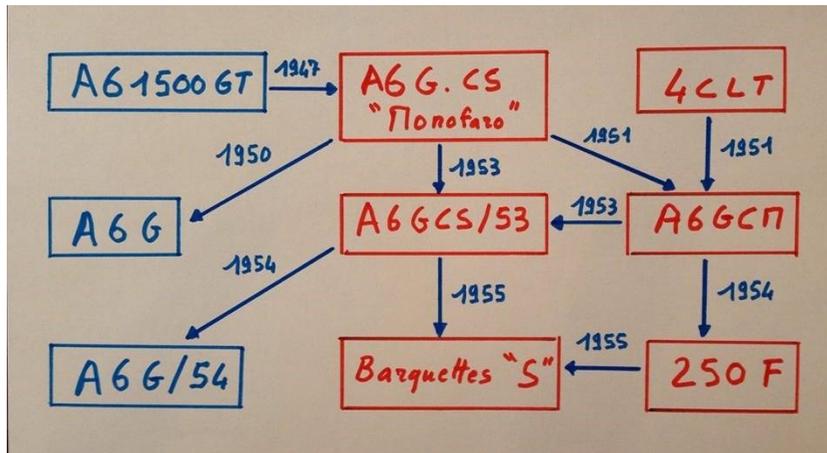


A Chantilly en 2014 ou sur piste une fois les ailes déposées, voici la belle A6G.CS "Monofaro" du grand collectionneur - pilote belge Christian Dumolin que j'ai eu la chance de rencontrer au Castellet en 2015 grâce à mon ami Patrice (Ghibli30 sur Maseratitudo). Il s'agit de #2002, c'est la seconde "Monofaro" construite, dès 1947. A son volant, Luigi Villoresi fut 2ème à Modène en septembre 1947 et Salvatore Ammendola 5ème du tour de Sicile 1948. Elle appartient à Maria Teresa De Filippis en 1954. Elle fut restaurée en 1978 et reçut le moteur de #2008.



La "Monofaro" apparait aussi dans le film "Le Baron" réalisé en 1977.

Les A6G (commerciallement appelées à l'époque 2000 GT)



Si l'A6G.CS "Monofaro" fut la dérivée sportive directe de l'A6 1500 GT, les A6G furent en retour l'adaptation routière de la "Monofaro", témoignant des liens étroits existant à l'époque chez Maserati, comme d'ailleurs chez beaucoup de marques prestigieuses, entre véhicules de tourisme et de compétition.

Le 2 litres 130 cv de course de la "Monofaro" avait un rapport de compression énorme pour l'époque (11 : 1) complètement incompatible avec l'essence du commerce de ces années, pauvre en octane et favorisant le redoutable cliquetis (auto-allumage à contre temps de la bougie). D'ailleurs, la "Monofaro" fonctionnait avec un mélange essence-alcool méthylique et, pour que les A6G puissent s'approvisionner facilement en essence du commerce, il fallut diminuer

le rapport de compression à 7.8 : 1. On réduisit la course de 1 mm, de 81 à 80 mm, l'alésage restant constant à 72 mm. La cylindrée diminua de 25 cc et la puissance obtenue chuta de 130 à 100 avec, au choix du client, 3 carburateurs Weber 36 DO4 ou un gros Weber 40 DCR, qui fournissaient dans les deux configurations la même puissance de 100 cv. On avait donc disposé un moteur de course "dégonflé" dans les A6G, gage d'une grande fiabilité mécanique. En résumé, cela donnait :

A6G.CS "Monofaro" : 6 cyl en ligne, (72,81), 1978 cc, compression 11 : 1, 130 à 140 cv suivant versions, bloc en alliage d'aluminium après 1949.

A6G : 6 cyl en ligne, (72,80), 1954 cc, compression 7.8 : 1, 100 cv, bloc en fonte.

Les A6G conservaient le simple arbre à cames, les soupapes à 71.5 degrés et le bloc "Ghisa" des A6 1500 GT et des premières "Monofaro".



Le moteur d'une A6G coupé Pininfarina, ici dans la configuration 3 carburateurs Weber de 36.

On parle des A6G au pluriel car, à la différence de l'A6 1500 GT relativement monotypique (malgré les trois "Extra Lusso" de 1947, la "Panoramica Zagaro" et les deux cabriolets), les A6G produites entre 1950 et 1951 furent de quatre types différents, répartis de la façon suivante :

neuf coupés Pininfarina (2013, 2020 à 2027)



cinq spider Frua (2015, 2017, 2018, 2029, 2030)



un coupé Frua (2028)



un coupé Vignale (2031)



Avec seulement seize exemplaires produits, les A6G de 2 litres ne connurent pas le succès commercial de leur devancière de 1.5 litres, l'A6 1500 GT écoulee à soixante et une unités. La puissance (100 cv) des A6G sembla un peu juste pour des voitures extrêmement chères (5.5 millions de lire) en ces années d'après guerre et d'avant le "miracle économique italien" (qui survint grosso modo dans la période 1955-1967). Ces voitures, extrêmement bien finies mais assez lourdes (1100 kg), atteignaient environ 180 km/h en vitesse de pointe ce qui représentait un progrès par rapport aux 165 km/h de l'A6 1500 GT de 1948 (en version 90 cv), mais la clientèle attendait déjà plus de performances en 1950 !

Les A6G demeurent une belle branche, peut-être pas la plus prestigieuse dans la très large famille A6, mais on garde une grande tendresse pour elles et un réel attachement à leur élégance. On les aime, ces quatre représentantes de l'envie de vivre et de créer du proche après-guerre qui sont devenues, de nos jours, de vrais bijoux en collection !

Penchons nous donc plus précisément sur ces rares bijoux, en commençant par le moins exclusif, le coupé Pininfarina produit à neuf exemplaires :



A6 1500 GT Pininfarina 1948



A6G Pininfarina 1950

Par rapport au dessin de l'A6 1500 GT, l'A6G Pininfarina semble plus moderne car les progrès dans l'industrie du verre ont permis la réalisation d'un pare-brise galbé. L'avant a cependant perdu en finesse avec sa grande calandre, ses doubles feux et ses pare-chocs à butoirs verticaux à la "mode américaine". La surface vitrée a un peu diminué avec un toit abaissé.

On sent bien que "Pinin" a essayé de plaire à une clientèle américaine, ou américanophile, avec des formes plus massives et statutaires que celles de l'A6 1500 GT, mais restant tout de même extrêmement élégantes.



*Un très bel exemplaire de coupé A6G Pininfarina. Les extracteurs d'air sont situés sous la barrette des flancs avant. Sur le couvercle de malle, notez le graphisme de la marque **Maserati**, quasiment identique à celui utilisé de nos jours. Très remarquables également le contour chromé des feux arrière et les deux poignées de verrouillage du coffre. Dire que c'est une "Monofaro" habillée chic !*





L'automobile doit beaucoup à Pietro Frua. En plus de ses précieuses Maserati, citons les Renault Floride et Caravelle, la Volvo P1800 (avec Palle Petterson), les Glas et BMW 1600-1800, les Monteverdi des années 65 à 70 et beaucoup de "concept car" de toutes marques.

Passons aux cinq exemplaires de Spider A6G Frua : c'était la première fois que Pietro Frua dessinait une Maserati et, pour notre plus grand plaisir, ce ne fut pas la dernière ... car suivront des A6G/54 merveilleuses que nous examinerons plus loin, de très nombreux prototypes (sur 3500 GT, 5000 GT, Mexico, Quattroporte II), la Quattroporte I et la Mistral en 1963, la face avant de la

Kyalami en 1975 ...



1950 : l'époque des "cartes postales" colorées à la main !



Voici, à Villa d'Este, un splendide Spider A6G Frua avec sa calandre reprise à la "Monofaro" et incluant le fameux phare central. On note le pare-brise resté en deux pans, les chromes oblongues des phares et les trois extracteurs d'air ovales.





Aussi belle capotée que décapotée !

Le cuir Cartier sied merveilleusement bien au bleu de la carrosserie.



L'instrumentation Jaeger est celle de l'A6 1500 GT avec la même jauge à essence "pseudo numérique".

Un seul carburateur sur ce modèle mais c'est un gros Weber de 40 !



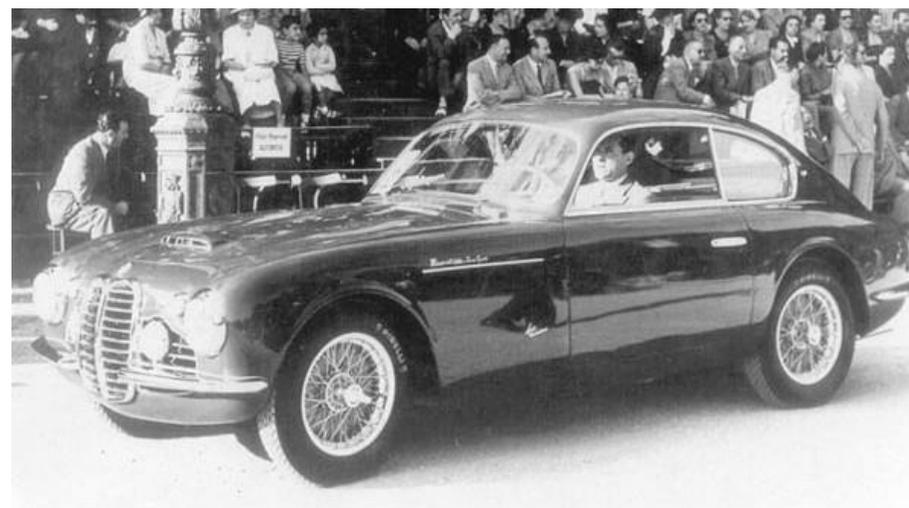
La production chez Frua à Turin était complètement artisanale. Reçu l'ensemble châssis - moteur - trains roulants de chez Maserati à Modène, il fallait huit mois pour terminer un exemplaire avec fixation de la carrosserie tout aluminium façonnée à la main, peinture, équipements et finitions ! Les deux derniers exemplaires, dont celui ci-dessous, ne reçurent que les ouvrants en aluminium et bénéficièrent de diverses modifications esthétiques. Ils furent vendus l'un à Rome, l'autre à New-York (2029 et 2030).



Cet exemplaire a perdu le "monophare" initial au profit de deux feux additionnels logés dans les calandres latérales modifiées. Mais il a gagné un pare-brise moderne galbé, des cerclages de phare ronds, une instrumentation différente plus compacte (toujours Jaeger) et une inscription Maserati 2000 Gran Sport sur le moyeux du volant.



L'unique coupé A6G Frua (châssis2028) avait participé au concours d'élégance de Rome en 1952 :



Ce magnifique "concept car" avant l'heure fut vendu à un italo-californien du nom de Tony Parravano qui sera à l'origine du programme "barquette 450 S" de 1957 par sa commande à Maserati des deux premiers moteurs V8 atmosphérique 4.2 litres en 1956 afin de les installer dans des châssis Curtis pour courir à Indianapolis.

Mais "2028" semble avoir souffert par la suite et ne pas avoir toujours bénéficié des égards que son caractère unique, son pédigrée et sa grande distinction auraient pourtant du lui assurer. Carrossé entièrement en aluminium, il était récemment en totale restauration à la prestigieuse carrosserie Touring de Milan :





Le coupé A6G Vignale sous la tour Eiffel en 1951.

la restauration, que cette A6G Vignale était entièrement conforme et presque en meilleur état que quand elle quitta l'usine pour rejoindre le salon de Paris 1951.

Le coupé A6G Vignale (châssis 2031), également un prototype unique, avait enflammé le salon de Paris 1951 où il fut vendu à Marcel Schwob d'Héricourt qui l'utilisa pour ses déplacements parisiens avant de l'engager au tour de France 1952. Mais le coupé A6G Vignale n'a pas été non plus épargné par les affres du temps.

Il a heureusement été entièrement reconditionné dans les règles de l'art et dans ses coloris d'origine.

L'ingénieur Giulio Alfieri décréta, devant la qualité de



2031 ci-dessous à côté d'une A6 1500 GT



La belle écuma les concours d'élégance de la planète (Tokyo, Dubaï, jusqu'à Pebble Beach qu'elle remporta dans sa catégorie en 1998, suprême reconnaissance de son authenticité et de sa considérable valeur artistique).

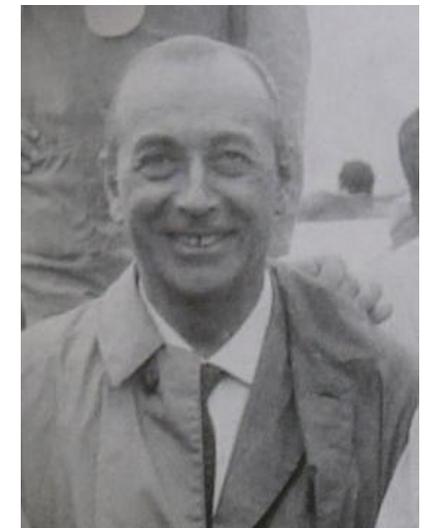




J'aime beaucoup la finesse de l'arrière, le rehaussement discret de la ligne de caisse sur l'aile arrière. Où qu'elle aille, l'A6G Vignale crée l'attroupement !



Au début des années 50, mis à part le directeur Omer Orsi qui vendait lui-même ses voitures à Modène, il n'y avait que deux concessionnaires Maserati pour l'Italie : Gianfranco Cornacchia à Milan pour le Nord et Guglielmo Dei, dont le nom est inscrit sur la malle de l'A6G Vignale, à Rome et pour le Sud de l'Italie. "Mimmo" Dei était aussi le patron de la Scuderia "Centro Sud" qui faisait courir des voitures de course (Maserati mais aussi Ferrari et Cooper), la mutualisation des voitures permettant de révéler des talents non forcément fortunés.



Guglielmo, dit "Mimmo", Dei

Géniales l'absence de montant et l'élégance élancée de cette auto de 65 ans !

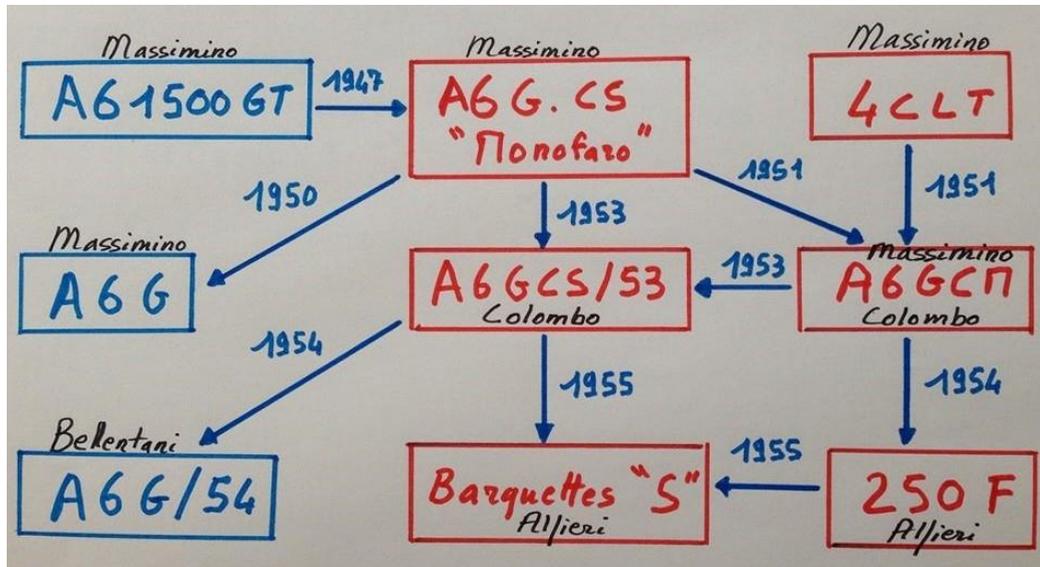


trois carbu de 36 pour nourrir "sa majesté" !

Notez les prises d'air additionnelles sous les phares et les extracteurs d'air à la jonction de la peinture blanche et de celle bleue sur le capot.

Après "la Vignale", dernière A6G produite (en 1951), voyons un peu maintenant quelle voiture de course Maserati construisait au même moment ...

L'A6GCM



L'A6GCM fut produite à 12 exemplaires de 1951 à 1953. On devrait d'ailleurs dire "les" A6GCM car il y eut 7 exemplaires d'une première version, réalisés en 1951 et 1952 sous la houlette d'Alberto Massimino, et 5 exemplaires d'une seconde version de 1953 totalement revisitée par Gioacchino Colombo qui remplaça fin 1952 Alberto Massimino parti chez Stanguellini.

L'A6GCM est donc une voiture "charnière" entre les époques de deux très grands ingénieurs de l'automobile italienne qui se succédèrent chez Maserati au cours de la période A6. A Alberto Massimino revient la paternité de l'A6 1500 GT, de la "Monofaro", des A6G et de la première version d'A6GCM (dite 1952). A Gioacchino Colombo on doit la seconde version d'A6GCM (dite 1953) et l'A6GCS/53 alors que la finalisation des sublimes dérivées routières A6G/54 est

l'œuvre de Vittorio Bellentani tandis que Giulio Alfieri parachevait les barquettes S et la 250 F. Même si les voitures de la dernière ligne du tableau ne furent pas signées Gioacchino Colombo, son travail en 1953 participa grandement à leur élaboration. Ces deux ingénieurs là, Massimino et Colombo, se sont en fait partagé la famille des Maserati A6 avec une jonction juste sur l'A6GCM !



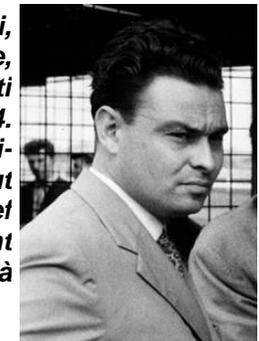
Alberto Massimino, ci-contre à gauche, fut l'ingénieur en chef de Maserati de 1945 à 1952. Gioacchino Colombo, ci-contre à droite, le "père" du V12 Ferrari, ne resta qu'un an chez Maserati en 1953, mais son passage fut déterminant.



Massimino quitta Maserati pour Stanguellini (fin 1952), Colombo pour Bugatti (fin 1953), Bellentani pour Ferrari (1954), Alfieri pour Lamborghini (1975)



Vittorio Bellentani, ci-contre à gauche, resta chez Maserati de 1946 à 1954. Giulio Alfieri, ci-contre à droite, fut l'ingénieur en chef de Maserati pendant 20 ans, de 1955 à 1975.



L'A6GCM gardait encore un **G** dans son nom comme l'A6G.CS "Monofaro", par "habitude A6" pourrait-on dire, mais elle n'avait plus du tout de fonte (Ghisa) dans son bloc. Le **C** était là pour "Corso", le **M** pour "Monoposto".



A6GCM première version (1951-1952) "Ingeniere" Massimino

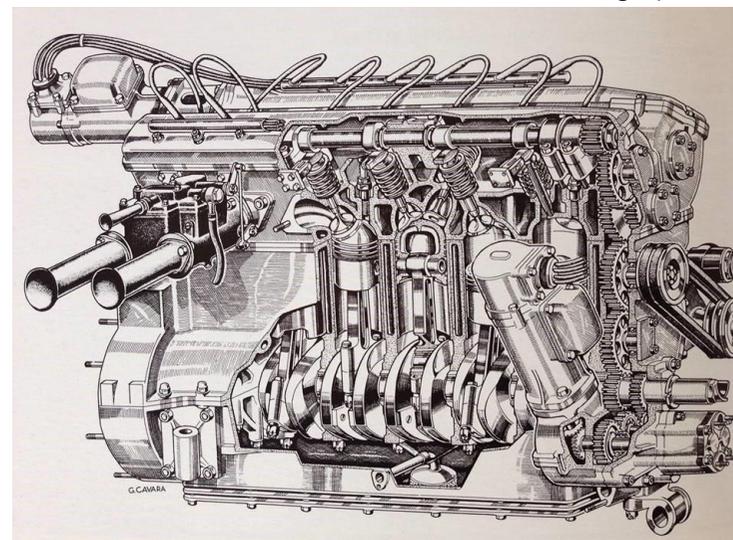


A6GCM seconde version (1953 dite "Interim") "Ingeniere" Colombo

L'A6GCM de deux litres de cylindrée était une Formule 2 et donc concourut pour le titre de Formule 1 en 1952 et 1953 car, après les retraits de Talbot Lago et surtout d'Alfa Romeo (championne de F1 en 1950 avec Farina et en 1951 avec Fangio), il n'y avait plus assez de concurrence en vraie Formule 1. La Maserati A6GCM permit à Juan Manuel Fangio d'être second du championnat du monde de Formule 1 en 1953 derrière Alberto Ascari sur Ferrari 500 qui remporta les titres en 1952 et 1953.

L'A6GCM disposa de trois versions successives de moteurs 6 cylindres en ligne atmosphériques au bloc issu de la "Monofaro" (et donc de l'A6 1500 GT) mais avec d'emblée une culasse à deux arbres à cames en tête et une distribution par cascade d'engrenages. Voici ces trois versions :

- d'abord à course longue en 1951 (72.6 ,80) 160 cv à 6500 tours. On retrouve presque les cotes de la "Monofaro" (72,81)
- puis à architecture "carrée" en 1952 (75,75) 180 cv à 7300 tours avec apparition du double allumage (deux bougies par cylindre)
- puis à architecture "supercarrée" à course courte en 1953 (76.2 ,72) 197 cv à 8000 tours.

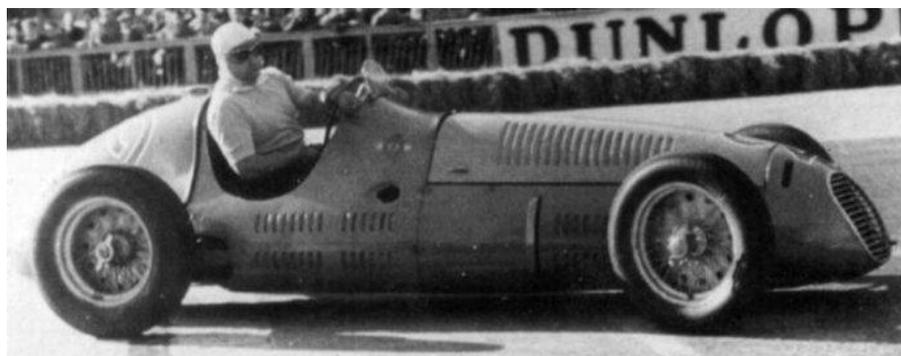


Sur les deux premières versions de 1951 et 1952, dérivées du moteur de la "Monofaro" par l'ingénieur Alberto Massimino, le taux de compression était de 13.5:1 et la carburation fut assurée par trois Weber 38DCO3.

Sur la version 1953, profondément revisitée par l'ingénieur Gioacchino Colombo qui fit chez Maserati ce passage "éclair" (un an) mais décisif, le taux de compression fut ramené à 12:1 et la carburation dépendait de trois Weber 40DCO3.

Tous ces moteurs fortement "comprimés" pour l'époque nécessitaient l'usage d'un mélange alcool méthylique à 85 %, acétone à 10 %, benzol à 5 % afin de diminuer le risque de cliquetis.

Les carrosseries en aluminium (Fantuzzi) reposaient sur des châssis tubulaires (Gilco) et, les poids de l'A6GCM variant de 550 à 570 kg, les vitesses de pointe des différentes versions s'étaient de 250 à 280 km/h.



Voici ci-dessus le pilote argentin Froilan Gonzàlez au Grand Prix de Monaco en 1950 au volant d'une 4CLT/48 qui a déjà deux ans. Revoici ci-contre Froilan Gonzàlez mais cette fois-ci dans une A6GCM (empattement seulement 228 cm contre 250 cm sur la 4CLT) qui est un mixage de "Monofaro" et de 4CLT/48 On est sur l'Autodromo di Modena. On voit "l'essayeur" ("collaudatore") Guerino Bertocchi en blanc et son frère Gino qui pousse au milieu derrière.

L'A6GCM est plus fine que la "Monofaro" mais un peu moins que la 4CLT, elle a le 6 cylindres en ligne et les deux soupapes par cylindres de la "Monofaro" mais les deux arbres à cames en tête, les soupapes en V à 90 degrés, la distribution par cascade d'engrenages et les fameuses "linguette" de la 4 CLT.

Les origines de notre bolide sont doubles, l'A6GCM devant beaucoup à l'A6GCS "Monofaro" mais aussi à la 4CLT qui constituait la fin d'une lignée, celle des Maserati à compresseur type "avant guerre". La 4CLT avait 4 cylindres en ligne, 2 arbres à cames en tête, 4 soupapes par cylindres, deux compresseurs, 280 cv pour 1.5 litres sur 4CLT/48 puis 290 cv pour 1.7 litres sur 4CLT/50. Très performante, la 4CLT aurait peut-être été championne de Formule 1 en 1948 et 1949 si le championnat, créé en 1950, avait existé. Mais en 1950 et 1951, elle fut surclassée par les foudroyantes Alfa Romeo 158 et 159 de Nino Farina et de Juan Manuel Fangio.



Instaurées par Ernesto Maserati en 1938 sur la 4CL, ces "linguette" (le "L" de 4CL ou 4CLT), sont de petites plaques en acier intercalées entre les cames et les soupapes et diminuant les sollicitations latérales sur les queues de soupapes. Elles perdurèrent sur les OSCA des frères Maserati jusqu'à la fin des années 50, sur les A6GCM et même sur les 250 F jusqu'en 1957.



A gauche, toujours sur l'"Autodromo di Modena", Froilan Gonzales semble bougonner entre Guerino Bertocchi de dos et le mécanicien Giulio Borsari. Notez les caches sur la calandre, plus ou moins grands en fonction de la température ambiante. A droite, Guerino Bertocchi a participé grandement à la mise au point de l'A6GCM.



Ci-dessous trois A6GCM en cours d'assemblage en 1952. Notez la taille gigantesque (180 litres puis 200 litres en 1953) du réservoir dans le dos du pilote. La paroi externe du réservoir, peinte, servait de carrosserie. Cette première version millésime "1951-1952" de la A6GCM ressemble assez à la 4CLT/48 mais avec une calandre moins couchée et plus haute. Le fuselage "moteur" reste plus haut que large, type "avant-guerre", alors que ce sera le contraire sur la version "1953" qui préfigure la 250 F.





Revoici une même A6GCM de première série de nos jours. Cet exemplaire extraordinaire, en état "pristine", appartient à Julia de Baldanza qui est une participante très active des courses historiques depuis 2002 (ci-contre avec Piero Ferrari, le fils d'Enzo, en 2008).



L'exemplaire de Julia, 2033, est la seconde A6GCM construite (en 1951). Notez l'écartement des barrettes de la calandre pour passer la tige du démarreur électrique externe (pas de démarreur embarqué pour gagner du poids).

Remarquez aussi le vase d'expansion doré du liquide de refroidissement, placé le plus haut possible (il faut que le bouchon soit au point culminant du circuit d'eau, donc plus haut que les culasses). On voit bien ci-dessous la circulation d'eau de refroidissement individualisée par cylindre. C'était ce qui se faisait de mieux comme moteur de course à

l'époque, peut-être même un poil devant Ferrari ! On note également le double allumage trahissant une remotorisation car Alberto Massimino n'instaura les deux bougies par cylindre qu'en 1952.

Pas de "matching numbers" châssis-moteur donc pour cette belle A6GCM car en sortie d'usine, moteurs et châssis avaient le même numéro de série.





La "bosse des carburateurs" est ouverte vers l'arrière sur l'A6GCM. L'idée était que les carburateurs n'aient pas trop chaud pour concevoir un mélange plus frais moins sensible au cliquetis. Sur les 250 F à partir de 1956, la "bosse des carburateurs" sera ouverte vers l'avant pour assurer une petite surpression par la vitesse de l'air admis.

Le cockpit est très étroit. On voit bien le châssis tubulaire. Le levier de vitesses est entre les genoux du (de la) pilote qui est assis(e) sur l'arbre de transmission, à ses jambes de part et d'autre de la boîte de vitesses (4 rapports) et les pieds de part et d'autre de l'embrayage



Du coup la pédale d'Embrayage est très loin de celles de Frein et d'Accélérateur ! Notez ci-dessous la complexité des éléments de suspension et de direction, la commande hydraulique des freins et les prises d'air de refroidissement des tambours avec le petit grillage pour qu'un gravier n'aille pas les gripper. Les freins à tambours perdurèrent en course jusqu'à la fin des années 50, mais il s'agissait de tambours très évolués traversés



par un courant d'air refroidisseur de l'intérieur vers la roue et munis d'ailettes de dispersion de chaleur. Elle est toujours magnifique en action, cette A6GCM de première génération. Grand merci, Julia, d'assurer la conservation de cette superbe pièce de collection et sa seconde vie en courses historiques pour notre plus grand plaisir !



L'équipe officielle Maserati avait recruté le champion du monde de Formule 1 en titre pour la saison 1952, à savoir Juan Manuel Fangio qui avait remporté le championnat 1951 sur Alfa Romeo 159. Une course de Formule 1 hors championnat eut lieu à Monza en juin 1952 et Fangio, qui courrait sur BRM en Irlande du Nord la veille, avait prévu de rejoindre Monza en avion mais celui-ci dut atterrir à Paris à cause des mauvaises conditions météo sur les Alpes. Fangio rejoignit Monza par la route en passant une nuit blanche et arriva trop tard pour participer aux essais. Dès le début de la course, il commit ce qu'il a reconnu lui-même comme étant une erreur de pilotage



qui envoya sa belle Maserati contre les arbres du parc de Monza. Peu de glissières de sécurité à l'époque. Vous sortiez de la route et partiez dans la forêt ! Toutes mes excuses pour les âmes sensibles que l'image de cette Maserati meurtrie peut choquer !

Juan Manuel Fangio s'en tira avec plusieurs vertèbres cervicales fracturées mais heureusement sans paralysie. Sa saison 1952 fichue, il reprendra le volant en 1953, celui de la Maserati A6GCM "seconde version", et la conduira à la seconde place du championnat du monde de Formule 1.



En attendant, son compatriote argentin Froilan González mettra toute sa hargne à défendre les couleurs de Maserati en 1952. On surnommait Froilan González "el cabezon" (la grosse tête)



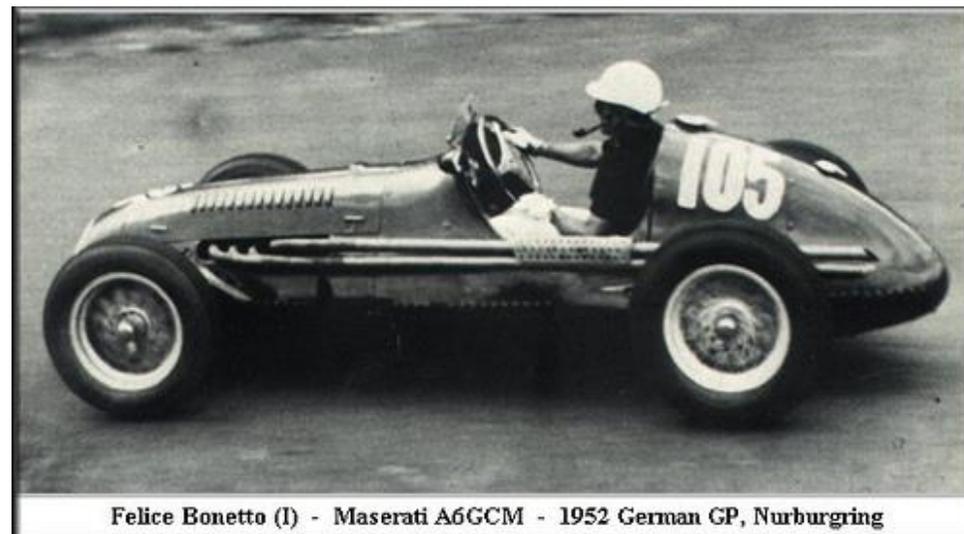
ou encore "le taureau de la Pampa". Ce grand pilote avait donné sa toute première victoire à Ferrari en Grand Prix à Silverstone en 1951 et il rentra pour cela dans l'histoire de la course automobile. On le voit ci-contre à gauche et à droite en septembre 1952 au Grand Prix d'Italie à Monza où il termina à une très honorable seconde place avec son A6GCM.



Philippe Etancellin (8ème au Grand Prix de France) et ci-dessous Felice Bonetto, pipe au bec, (5ème à Monza, disqualifié au Nürburgring pour "aide extérieure") apportèrent quelques maigres lauriers de consolation à Maserati au championnat 1952 de Formule 1.



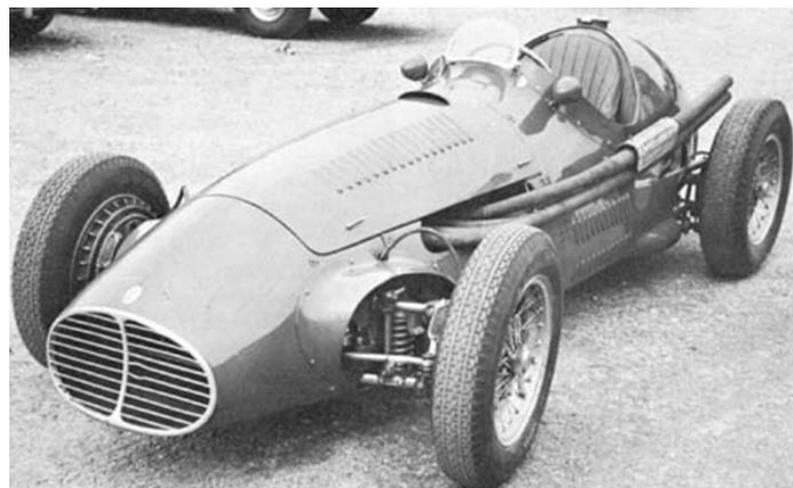
Felice Bonetto, surnommé "il driver con la pipa", était connu pour être capable de fumer la pipe en pilotant en course ! "ça m'aide à me concentrer" disait-il ! La Maserati A6GCM "1952" filant déjà à plus de 260 km/h, je doute un peu que sa pipe ait été toujours allumée à l'arrivée du Grand Prix de Monza !



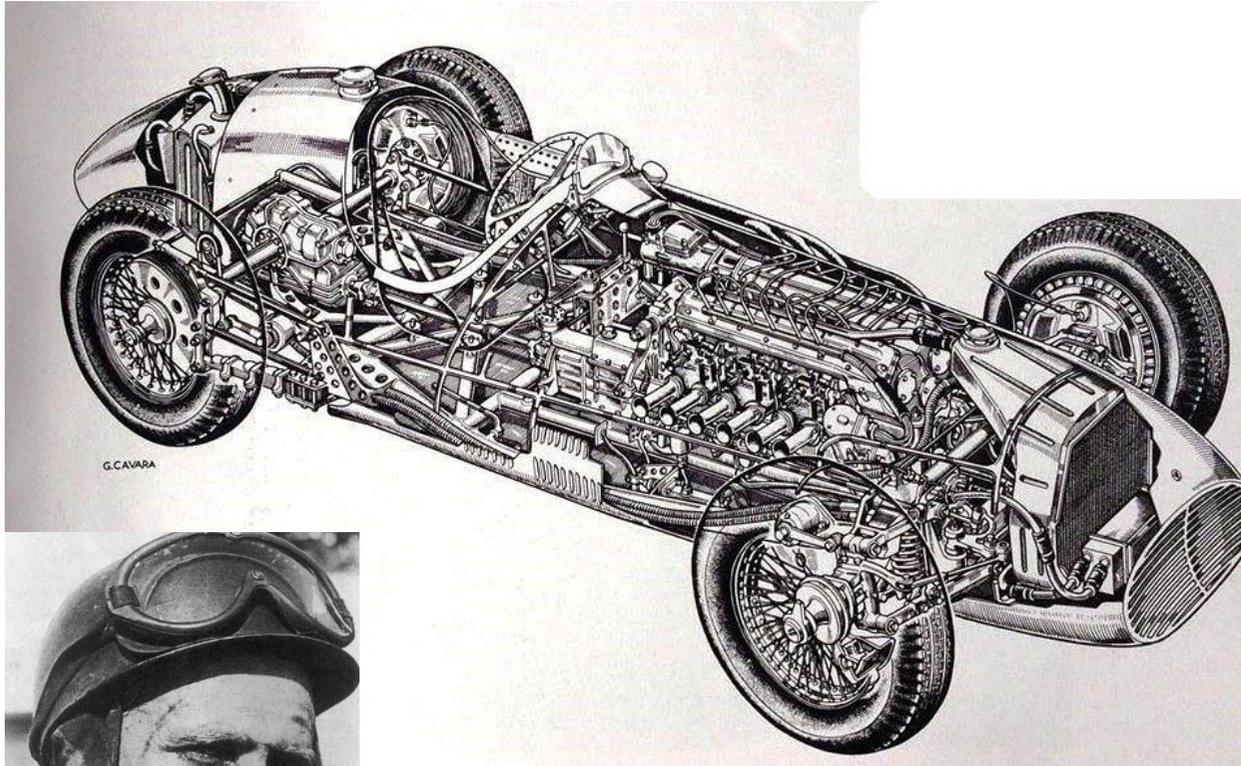
Felice Bonetto (I) - Maserati A6GCM - 1952 German GP, Nurburgring

Mais la grande année pour la Maserati A6GCM fut 1953 avec le retour "aux affaires" d'un Juan Manuel Fangio guéri et bien guéri. C'est rassurant quand on pense aux G en tout sens que ses vertèbres cervicales subiront dans les années suivantes avec une seconde place au championnat de Formule 1 en 1953 sur Maserati puis quatre titres successifs de champion du monde (1954 sur Maserati et Mercedes, 1955 sur Mercedes, 1956 sur Ferrari-Lancia, 1957 sur Maserati).

De plus, grâce au travail de l'ingénieur Gioacchino Colombo (le "père" du V12 Ferrari, recruté par Maserati), Fangio et ses acolytes ont bénéficié en 1953 d'une nouvelle A6GCM, plus large, plus basse, avec un empattement allongé de 228 à 231 cm, une calandre élargie et abaissée à la grille concave en avant, un réservoir porté à 200 litres. Le moteur 2 litres à double allumage devint supercarré avec une course courte (76.2 x 72) et gagna encore 17 cv (désormais 197 cv à 8000 tours) ce qui, avec un poids contenu à 570 kg, autorisait les 280 km/h.



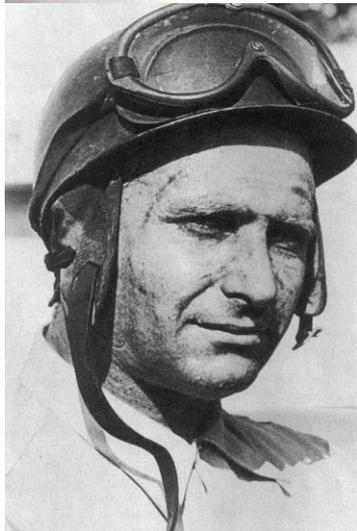
Avec l'A6GCM version 1953, on s'éloigne de plus en plus de la 4CLT pour aller vers les premières 250 F (1954) que l'A6 GCM 1953 préfigure fortement. Notez l'ébauche de carénage de la suspension avant.



Cette A6GCM 1953 est aussi connue sous l'appellation A6GCM "Interim" (vers la 250 F ?) ou encore A6SSG.

Comme d'habitude, Giovanni Cavara a magnifiquement bien représenté l'A6GCM version 1953 ci-contre.

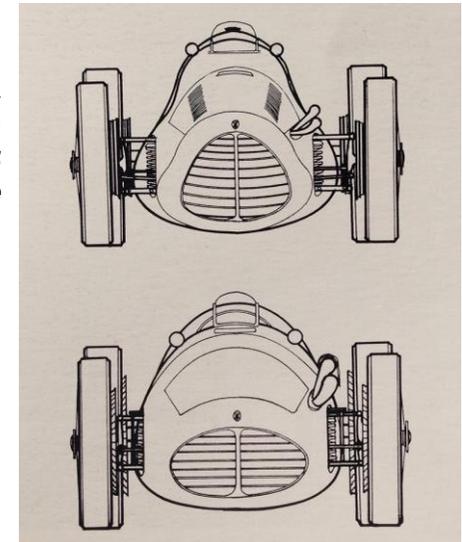
On reconnaît bien le radiateur d'huile devant celui d'eau, le réservoir d'huile (carter sec bien-sûr) à l'arrière derrière celui d'essence, les tubulures aller retour d'huile qui longent le bas de caisse droit, le radiateur d'huile de pont derrière le réservoir d'huile, la suspension arrière par demi-lames longitudinales fixées au châssis vers l'avant. La boîte 4 vitesses reste contre le moteur.



L'immense Fangio avec son casque toujours de couleur sombre.

Ci-contre à droite, la différence est flagrante entre les deux versions d'A6GCM. La version 1951-1952 est représentée en haut (7 exemplaires 2032 à 2038, le fuselage moteur est plus haut que large), la version 1953 en bas (5 exemplaires 2041, 2044, 2046, 2048, 2051, le fuselage moteur est plus large que haut).

L'A6GCM version 1953 connut de très beaux succès, notamment entre les mains de Juan Manuel Fangio qui se classa second à de nombreux Grands Prix de la saison 1953 (France, Angleterre, Allemagne) et remporta le Grand Prix d'Italie, devenant vice-champion de Formule 1 derrière Alberto Ascari sur la Ferrari 500.





Ci-contre à gauche Fangio au volant de cette magnifique A6GCM 1953 au Grand Prix de Suisse où il se classa 4ème.

Ci-contre à droite Fangio second au Grand Prix de France 1953 à Reims. 280 km/h en T-shirt et non attaché, juste des lunettes de rechange au cou ! Ils avaient un coeur énorme, ces pilotes des années 50 !



Pas de rails de sécurité (le tout droit vous amenait dans la forêt, comme pour Fangio en 1952 !), des spectateurs au bord de la piste, quelle époque sans aucune sécurité !

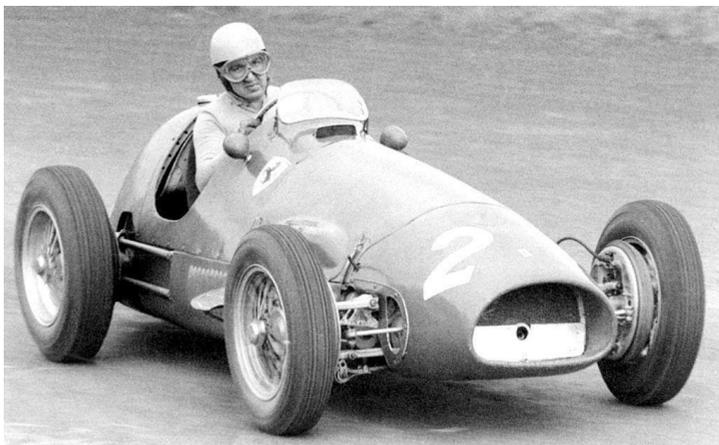
Ci-contre à droite au Grand Prix d'Italie à Monza en 1953, deux Ferrari devant deux Maserati. Giuseppe dit "Nino" Farina et Alberto Ascari sur Ferrari 500 devant Juan Manuel Fangio et son compatriote argentin Onofre Marimon sur Maserati A6GCM 1953. On retrouve les deux argentins sur la photo ci-dessous. Marimon abandonnera hélas à cinq tours de la fin sur sortie de route.



Ci-dessous à ce même Grand Prix de Monza 1953 quelques tours plus tard, la donne a changé : Juan Manuel Fangio sur Maserati A6GCM 1953 ne sera pas rattrapé par les Ferrari 500 d'Alberto Ascari et de "Nino" Farina lancées à sa poursuite :



Par ce succès à la dernière manche du championnat 1953 en Italie à Monza, Juan Manuel Fangio mettait fin à une série de victoires d'Alberto Ascari qui, après de bons résultats sur Maserati "Monofaro" dans la période 1947-1950, était passé chez "la Ferrari" avec laquelle il devint champion du monde de Formule 1 sur la "500" en 1952 et 1953.



Les deux grandes rivales sont pourtant voisines et nées à 15 kilomètres l'une de l'autre : à Maranello pour la Ferrari 500 à gauche (4 cylindres de 500 cc soit 2 litres), à Modène pour la Maserati A6GCM 1953 à droite (6 cylindres 2 litres).



Froilan González, le troisième argentin de chez Maserati après Juan Manuel Fangio et Onofre Marimon, à l'attaque dans sa Maserati A6GCM 1953 au Grand Prix de Hollande à Zandvoort.

On a l'impression qu'Alberto Ascari, lancé à 200 km/h dans sa Ferrari 500, regarde droit dans les yeux le photographe qui devait être tout au bord de la piste du grand Prix d'Allemagne 1953 !

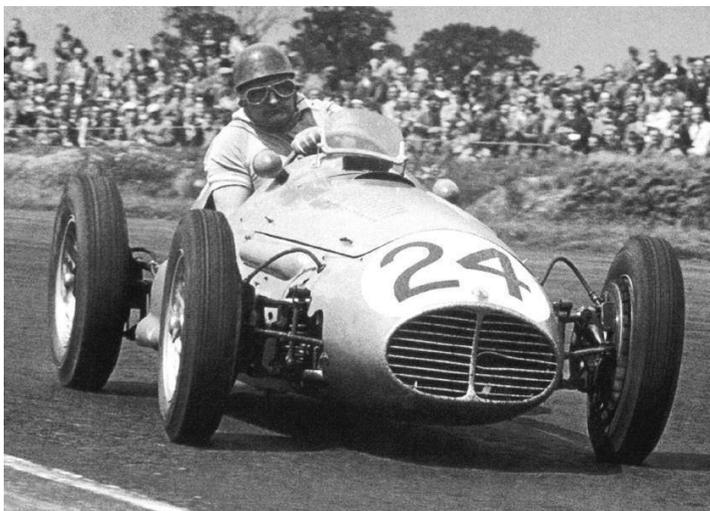
Si Fangio était vice champion de Formule 1 derrière Ascari, les autres pilotes de Maserati ne déméritèrent pas en 1953. Froilan González finit troisième en Argentine, en Hollande et en France et quatrième en Angleterre.



Ci-contre à gauche à Zandvoort, Froilan González est doublé par Peter Collins (sur HWM Alta) qui lui "fait l'intérieur".

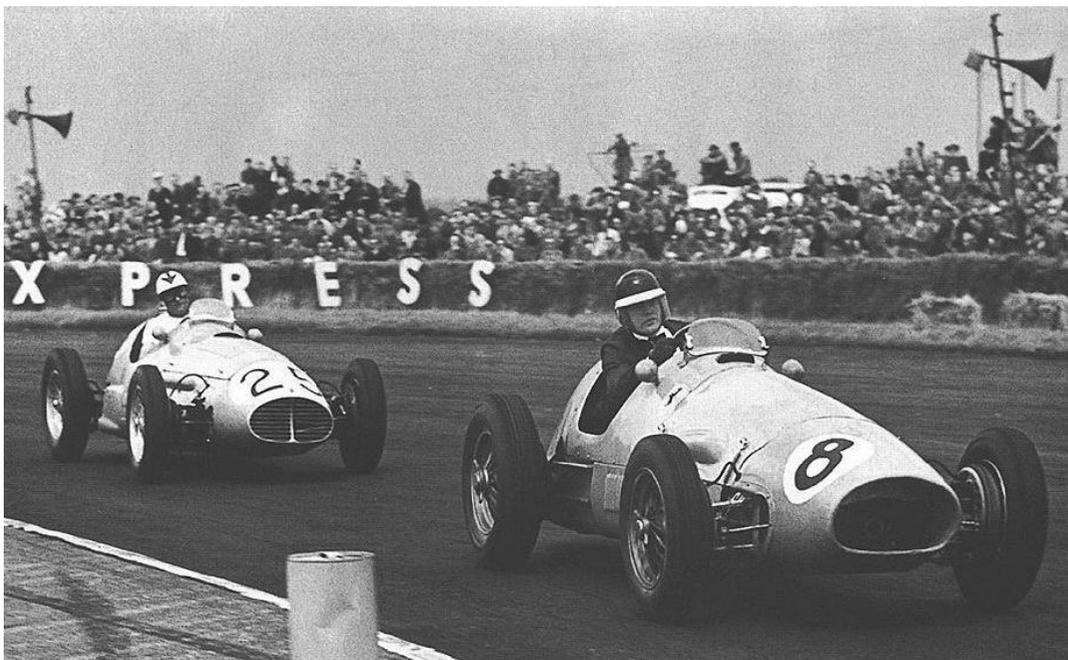
Ci-contre à droite aux coulisses du Grand Prix d'Angleterre 1953 à Silverstone, Froilan semble content dans le cockpit de son A6GCM.





Ci-contre à gauche Froilan González se débrouilla bien à Silverstone en 1953, accédant à la troisième marche du podium derrière Ascari (Ferrari) et Fangio (Maserati).

Ci-contre à droite Froilan González entre les pilotes Ferrari à Silverstone (Alberto Ascari qui se désaltère et "Nino" Farina, le neveu de "Pinin", casqué de blanc).



Toujours à Silverstone, Mike Hawthorn (aussi sur Ferrari 500) termina 5ème devant Felice Bonetto (sur Maserati A6GCM) qui a perdu sa pipe et finit quand même 6ème (photo ci-contre). Mike Hawthorn avait toujours une grande visière en plexiglass qui lui protégeait le visage.

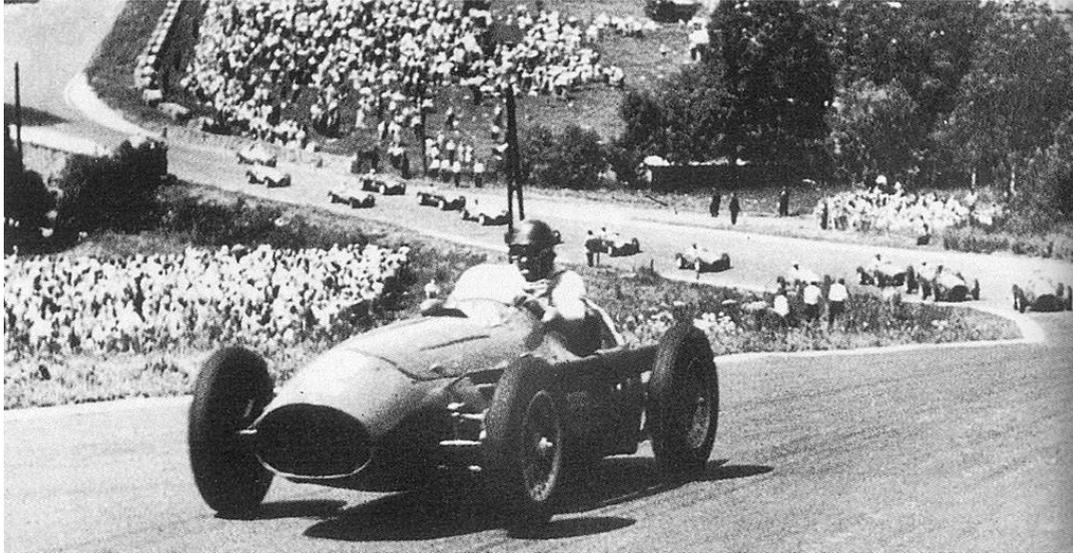
Felice Bonetto termina 4ème en Allemagne et en Suisse durant cette saison 1953. Chaque écurie engageait 3 ou 4 voitures par course dans ces années, sans compter les privés.



Ci-contre juste avant le Grand Prix de France 1953 sur le circuit de Reims-Gueux, Gino Bertocchi (le frère de Guerino) et Froilan González penchés sur le moteur A6GCM. Entre eux au second plan, le mécanicien Giulio Borsari. Le bouchon d'eau est bien au point culminant du moteur !



Au Grand Prix de France 1953 où il se classa encore troisième derrière Hawthorn (Ferrari) et Fangio (Maserati), Froilan González se bat avec son A6GCM. Notez les lunettes de rechange au cou car les bris de lunettes par gravillon était fréquents et essayez donc d'ouvrir les yeux à 280 km/h sans lunettes !



Froilan González était bien parti au Grand Prix de Belgique 1953 à Spa, menant la course pendant 12 tours devant Fangio et Ascari.

Mais il dut abandonner à Stavelot sur rupture du câble d'accélérateur ! Monoplace hors d'usage, González n'eut cependant pas l'intention de renoncer : il parvint à convaincre deux gendarmes en poste à Stavelot de le ramener aux stands, dans le but de reprendre la voiture de Johnny Claes (c'était autorisé à l'époque). À cet instant de la course, une Jeep emprunta donc la piste pour déposer le pilote argentin cinq kilomètres plus loin, au virage de la Source, avant de revenir (à contre-sens !) à Stavelot. Mais González arriva trop tard : entre temps, victime d'une casse moteur à la fin du treizième tour alors qu'il était en tête depuis l'arrêt de Gonzalez, Fangio

était parvenu à se laisser glisser en roues libres jusqu'au stand Maserati. Et c'est lui qui était reparti en huitième position sur la voiture de Claes. Sa remontée fut spectaculaire jusqu'à la troisième place, enthousiasmant le public. Mais au cours du dernier tour, abordant très vite le virage de Stavelot, la Maserati de Fangio effectua un tête-à-queue, éjectant son pilote, fort heureusement sans blessure grave. Entre temps, Ascari avait obtenu une nouvelle victoire sur Ferrari 500, terminant avec près de trois minutes d'avance sur son coéquipier Villorresi. Deux Ferrari devant deux Maserati à Spa 1953 car Onofre Marimon sur A6GCM version 1953 obtint la troisième place et, sur sa Maserati privée A6GCM version 1953, le baron suisse Emmanuel de Graffenried (dit "Toulo") termina quatrième.



Ci-contre avec sa belle Maserati aux couleurs suisses (rouge avec le capot traditionnellement blanc), De Graffenried finit 5ème à Zandvoort et 5ème au Nürburgring en 1953. Il remporta aussi le Grand Prix de Syracuse 1953 (hors championnat du monde mais fort réputé).

Tout comme notre baron suisse préféré, quelques "privés" coururent très honorablement en 1953, certains avec leur Maserati A6GCM de l'année précédente.



Ainsi Oscar Galves termina 5ème au Grand Prix d'Argentine 1953 avec sa Maserati modèle 1952 (ci-contre à gauche).

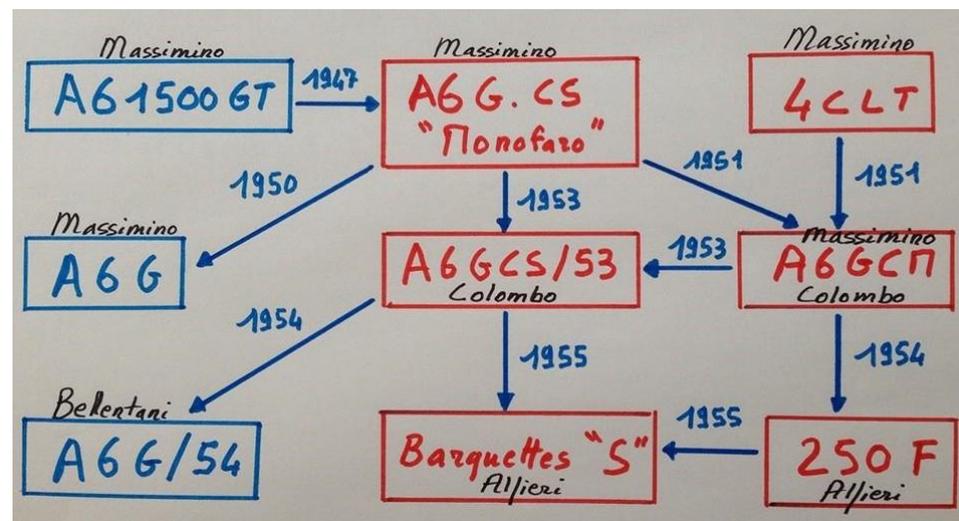
De même, le prince Bira (ci-contre à droite) se classa 4ème avec son A6GCM de 1952 au BRDC International Trophy 1953 à Silverstone, une course de Formule 1 hors championnat mais très prisée (comme les Grand Prix de Pau ou de Syracuse ou le Grand Prix des Frontières). Ci-dessous de nos jours l'A6GCM "Interim" bleue et jaune ex-prince Bira.



Sous un air enfantin, Son Altesse le prince Birabongse Bhanubandh de Thaïlande (anciennement Siam) cachait des nerfs d'acier et une maîtrise poussée du pilotage. Il avait pour original emblème une petite souris blanche, peinte sur toutes ses voitures de course qui étaient bleues et jaunes (les couleurs du Siam). Le "prince Bira", comme on l'appelait dans le milieu des courses, avait une très large expérience en compétition sur ses propres Maserati depuis 1938 (rien de moins que successivement : 8CM, 4CL, 4CLT, 4CLT/48, A6GCM version 1952, Connaught en rare infidélité à Maserati, A6GCM version 1953 puis remotorisée 2.5 litres en 1954, vraie 250 F en 1955). Vraiment un excellent client Maserati ! Après un début de championnat F1 1953 sur Connaught (7ème à Silverstone), le prince Bira "toucha" une A6GCM modèle "Interim" 1953 à la fin de la saison 1953 avec laquelle il finit à une honnête 11ème place à la dernière course de l'année, le Grand Prix d'Italie à Monza remporté par Fangio.



Pour la saison 1954, la réglementation en Formule 1 fixa la cylindrée à 2.5 litres en atmosphérique ou à 750 cm³ en compresseur. Aucune écurie ne tint l'option compresseur. Ainsi, tout comme un exemplaire A6GCM 1952 (2038) et les quatre autres A6GCM 1953, cette "Interim" du Prince Bira (2044) fut transformée en 250 F en 1954, c'est à dire qu'elle reçut un moteur 2.5 litres car les six toutes premières 250 F furent simplement des A6GCM à carrosserie identique mais motorisées en 2.5 litres. La filiation A6GCM - 250 F est tout à fait directe et on peut considérer sans risque de se tromper que la 250 F appartient indubitablement à la famille A6, même si le terme A6 ne figure pas dans son nom ! D'ailleurs, il fut d'abord envisagé de donner le nom A6 2500 puis 6C 2500 à la 250 F, avant que Omer Orsi et Giulio Alfieri, le nouvel ingénieur de Maserati, ne tranchent en faveur de la



l'A6GCM "Interim" 2.5 litres du prince Bira (2504 ex 2044)

lettre majuscule F pour Formule 1 précédée de la cylindrée en trois chiffres (250 F) et, pour les barquettes de la catégorie "Sport", de la lettre majuscule S également précédée de la cylindrée en trois chiffres (300 S, 350 S). Le terme A6 disparut des appellations de ces très brillantes voitures de course qui furent pourtant bel et bien, généalogiquement et intrinsèquement, des Maserati A6.

Il est impossible de trouver de nos jours une A6GCM de seconde série en version originelle car toutes les cinq furent remotorisées en 1954 en 2.5 litres sans aucune modification de carrosserie ou châssis et sont devenues des 250 F. Le "25" des nouvelles appellations est là pour 2.5 litres.

Voici la liste des A6GCM remotorisées en 2.5 litres et transformées en 250 F :

- 2038 (A6GCM première version de 1952) devenue 2510
- 2041 (A6GCM seconde version de 1953) devenue 2503
- 2044 (A6GCM seconde version de 1953, prince Bira) devenue 2504
- 2046 (A6GCM seconde version de 1953) devenue 2501
- 2048 (A6GCM seconde version de 1953) devenue 2502
- 2051 (A6GCM seconde version de 1953) devenue 2505



Le 2.5 litres de 240 cv tient sans problème dans la coque A6GCM avec ses (84, 75) contre (76.2 ,72) au 2 litres "interim" de 197 cv. Le moteur 2.5 litres gardera les "linguette" jusqu'en 1957. Les carburateurs Weber sont désormais des 42 DCO3 au lieu des 40 DCO3 de la 2 litres.



Quel plaisir ça doit être de piloter une telle monoplace de 240 cv pour 570 kg avec des pneus si fins à l'adhérence précaire ! Notez le réservoir d'huile derrière celui d'essence, solution qui sera finalement reprise sur les "vraies" 250 F après des essais infructueux de localisation sous les carburateurs ou sur le flanc avec écope d'air. On voit bien le châssis tubulaire et la pédale d'embrayage, très éloignée des pédales de freins et d'accélérateur. Sur A6GCM, même "interim" et même 250 F-isée, la boîte 4 vitesses est toujours entre les jambes du pilote alors qu'elle sera accolée au différentiel arrière dans le pont De Dion des futures "vraies" 250 F.



Voici ci-contre à droite 2507, la seconde "vraie" 250 F avec Roy Salvadori au volant au Goodwood Whit Monday en 1954.

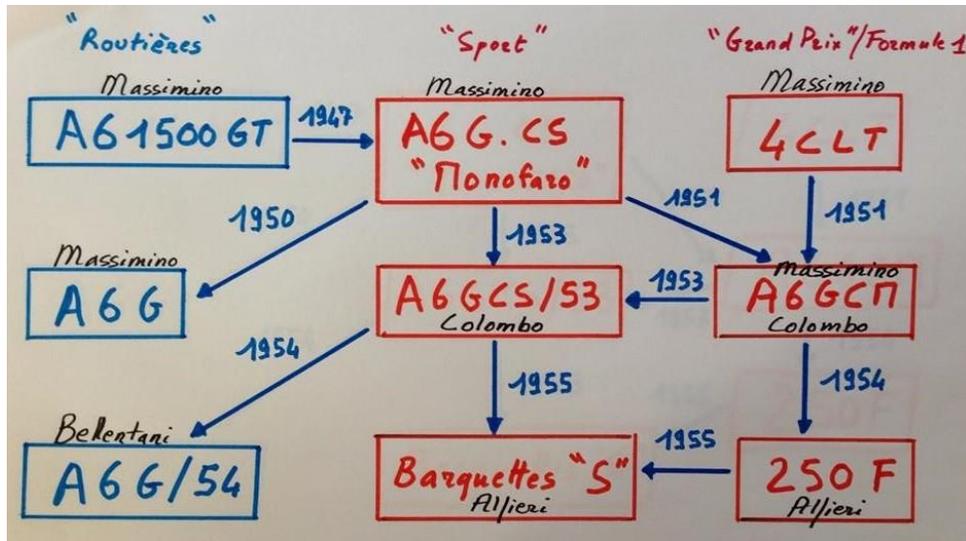
La "vraie" 250 F a une calandre plus large et plus basse que les A6GCM "Interim" remotorisées en 2.5 litres et un fuselage un peu plus large. Le train avant est exactement le même, par contre est installé un pont De Dion à l'arrière avec la boîte 4 vitesses accolée au différentiel que n'a pas l'A6GCM. On remarque le bouchon du nouveau réservoir d'huile sous les carburateurs à droite du bolide. Mais l'huile était trop chaude et le réservoir d'huile fut transféré sur les 250 F ultérieures à l'extrême arrière, derrière le réservoir d'essence, comme sur l'A6GCM.

Dans la famille des 250 F, après les exemplaires 2501 à 2505 qui étaient des A6GCM "Interim" remotorisées en 2.5 litres, la première "vraie" 250 F fut 2506 (photo ci-dessous) qui remporta, pour sa première sortie, le Grand Prix d'Argentine 1954 aux mains de Juan Manuel Fangio !



Elle se reconnaît à sa prise d'air additionnelle au dessus de la calandre. Juan Manuel Fangio courut (et remporta) les championnats 1954 et 1955 de Formule 1 sur Mercedes mais, sa voiture allemande n'ayant pas été prête avant le tiers de la saison 1954, il participa aux trois premières courses sur la toute jeune Maserati 250 F, remportant les Grands Prix d'Argentine et de Belgique. Ainsi, la Maserati 250 F participa largement au titre 1954 de Fangio. Mais tout cela est déjà une autre histoire ...

L'A6GCS/53 (commerciallement appelée à l'époque 2000 S, comme la "Monofaro" qui l'avait précédée)



Peut-être plus encore que pour l'A6GCM 1953 "Interim" qui bénéficia de nombreux éléments du modèle précédent d'Alberto Massimino, l'A6GCS/53 est un pur joyau sorti directement de l'imagination de Gioacchino Colombo qui ne se contenta pas de dessiner la culasse double arbre à cames mais aussi la très jolie carrosserie "barquette" réalisée toute en aluminium comme il se doit chez Fantuzzi. Extraordinaire époque où les ingénieurs motoristes étaient aussi "designer" !

Ci-contre Juan Manuel Fangio, en pardessus et cravate, teste un prototype A6GCS/53, plaçant les roues juste à la corde du virage ! Notez le petit sautevent et la calandre concave vers l'avant, comme celle de l'A6GCM "1953 Interim" due aussi à Colombo. Le double échappement superposé à gauche est une caractéristique des A6GCS/53 et des futures barquettes 300 S.

Revenons à 1953. Je vous propose de poursuivre notre visite de la "casa A6" par l'A6GCS/53 ("53" pour "sortie en 1953") qui fut la suite logique de la l'A6G.CS "Monofaro" en catégorie "Sport" et vit l'adaptation dans cette catégorie de la culasse double arbre à cames de l'A6GCM.

En effet, si l'ultime exemplaire de "Monofaro", (2019), avait bénéficié expérimentalement en 1950 d'une culasse de type A6GCM à double arbre à cames en tête, c'est bien l'A6GCS/53 qui en disposa en série. Avec 52 exemplaires produits de 1953 à 1955, on peut parler d'une petite série pour l'A6GCS/53 qui connut un très beau succès commercial pour une voiture de course fort coûteuse.



L'A6GCS/53 (notez la disparition du point entre le G et le C) puisait ses constituants à la fois dans l'A6G.CS "Monofaro" et dans l'A6GCM. Le bas moteur restait celui de la "Monofaro", à carter sec et à bloc en alliage d'aluminium depuis 1949. Par contre, la distribution n'était plus assurée par chaîne comme sur la "Monofaro" mais par cascade d'engrenages comme sur l'A6GCM. La culasse était aussi celle de l'A6GCM avec deux arbres à cames en tête, deux soupapes à 90 degrés et deux bougies par cylindre. L'alésage fut très légèrement accru par rapport à celui de l'A6GCM : (76.5 ,72) 1985 cc pour l'A6GCS/53 contre (76.2 ,72) 1959 cc à l'A6GCM alors que la "Monofaro" était à course longue (72,81) 1978 cc. La compression fut par contre très nettement réduite sur l'A6GCS/53 car la réglementation avait changé en 1953 en catégorie "Sport" avec obligation désormais d'utiliser l'essence du commerce (super 80-90 NO).

Ainsi l'A6GCS/53 vit son rapport de compression ramené à 8.5:1 contre 11:1 à la "Monofaro" et 12: 1 à l'A6GCM "Interim". Malgré cela, bien gavé par trois gros carburateurs Weber 40 DCO3, le moteur de l'A6GCS/53 ne perdit pas trop en puissance : 170 cv à 7300 tr/mn contre 197 cv à 8000 tr/mn pour l'A6GCM et 140 cv à seulement 6000 tr/mn (course longue) pour la "Monofaro" de 1949. Une batterie remplaçait les deux "magneto" de l'A6GCM et le réservoir d'essence passait de 100 litres sur la "Monofaro" à 125 litres sur l'A6GCS/53 qu'il s'agissait de largement nourrir en essence à défaut de mélange alcoolisé !

La boîte 4 vitesses restait accolée au moteur qui n'était plus désaxé vers le passager comme sur la "Monofaro" dont l'A6GCS/53 reprenait le châssis tubulaire avec le même empattement de 2.31 mètres. Les voies avant et arrière étaient cependant élargies de 7 cm pour une meilleure assise et des barres anti-roulis ainsi que des tirants inférieurs furent rajoutés sur la suspension arrière.

L'A6GCS/53 "Spider Fantuzzi" de 740 kg prenait un peu de poids par rapport à la "Monofaro" de 640 voire 580 kg en version "pista", mais cela restait raisonnable et la nouvelle barquette, très équilibrée, filait allègrement à 235 km/h.



Le splendide "bi-albero" de l'A6GCS/53 avec son double allumage et son refroidissement individuel des cylindres, l'eau refroidie arrivant entre les deux arbres à cames pour chaque cylindre et repartant tous les deux cylindres.





Une sportive au concours d'élégance de Pebble Beach.



Une assise large et un centre de gravité très bas.

Simplicité et dépouillement d'une voiture de course.

Compte tour Jaeger.



Notez la tirette évitant le passage involontaire de la marche arrière.





Très compétitive, la belle A6GCS/53 s'adjugea de nombreuses places d'honneur et remporta une multitude de "classiques" italiennes dont le tour de Sicile 1954 et la Targa Florio (jusqu'à 2 litres) 1954 aux mains de Luigi Musso, la coupe des Dolomites 1954 avec Sergio Mantovani et à nouveau la Targa Florio (jusqu'à 2 litres) 1955 avec Giardini et Manzini. Elle était si performante que, même en 1959, elle finissait encore cinquième à la Targa Florio, faisant toujours le bonheur des pilotes amateurs !



Ci-contre à gauche, Francesco Giardini part à 6 h 21 (comme le numéro l'indique) de Brescia pour les Mille Miglia 1955 qu'il terminera à une belle 4ème place au général et premier des 2 litres. Ci-contre à droite, Luigi Musso fut très brillant à bord de l'A6GCS/53.





Ci-contre à gauche, avant de devenir la première femme pilote de Formule 1 en 1958 sur Maserati 250 F, Maria Teresa De Filippis obtint de beaux résultats sur l'A6GCS/53 de la Scuderia Centro Sud. A droite, Guerino Bertocchi au volant, Giorgio Scarlati, "Mimmo" Dei (le patron de la "Centro Sud") en lunettes de soleil et Piero Taruffi avec ses cheveux blancs.



"Buon compleanno a Maserati che colpite 100 anni" 1 déc 2014, signé Maria Teresa De Filippis qui trouva tellement formidable l'A6GCS/53 de la Centro Sud qu'elle s'offrit son propre exemplaire ci-dessous avec un simple saute vent devant le pilote. Elle remporta notamment la fameuse Catania-Etna 1955 et ci-dessous se classa honorablement 9ème à la Targa Florio 1955.



Ci-dessous Guyot-Parsy 12èmes au Mans 1957 avec 2079



Avec l'A6GCS/53, Luigi Musso fut champion d'Italie en 1953 et 1954 et Maria Teresa De Filippis vice championne en 1955. Mais la belle barquette Maserati s'imposa également dans des courses internationales : Luigi Musso et Sergio Mantovani s'imposèrent à l'Irish Tourist Trophy 1954 alors que les pilotes suisses Muzy et de Graffenried démontrèrent le grand potentiel de l'auto. En 1954, Benoît Musy connut la victoire à Spa, à Montlhéry et à la course de cote de Megève alors qu'il terminait second à Zandvoort. Toujours en 1954, Emmanuel (dit "Toulo") de Graffenried remporta la victoire à Rio et à Interlagos.



Benoît Musy - Maserati A6 GCS/2000 Modena - Italie 1954

Ci-contre à droite John Simone au volant de son A6GCS/53. Il obtint avec elle quelques bons résultats l'année 1954 : 3ième à Agadir, 3ième à Dakar, 2ième de la coupe de vitesse à Montlhéry, 6ième à Nîmes.



C'est grâce à l'A6GCS/53 que le colonel John Simone, héros américain de la seconde guerre mondiale, pilote de course, rencontra la firme Maserati pour ne plus la quitter. Il acheta une A6GCS/53 qu'il fit peindre en blanc avec une ligne bleue (les couleurs américaines) et avec laquelle il courut avec succès (nombreuses places d'honneur en 1954-1955) avant de renoncer à piloter lui-même par amour pour son épouse, l'actrice Junie Astor, de devenir l'importateur de Maserati pour la France (garage de Saint-Cloud en association avec Jean Thépenier) et de faire courir des Maserati semi-privées au Mans (les fameuses "Maserati du colonel" : Tipo 151, 152, 154 de 1962 à 1965).

Ci-contre au salon de Turin 1954 et de gauche à droite : l'A6G/54 Coupé Frua (châssis 2063), l'A6GCS/53 Berlinetta Pininfarina (châssis 2057) et une A6GCS/53 Spider Fantuzzi.



2089 avec la carrosserie 2060 à Pebble Beach

"Pinin" Farina réalisa sur châssis A6GCS/53 quatre exemplaires d'une magnifique berlinette à la calandre concave (qui inspira notre GranTurismo actuelle) sur commande spéciale de l'agent Maserati de Rome, Guglielmo Dei, le fameux patron de la "Scuderia Centro Sud". Cette commande avait été suggérée à "Mimmo" Dei par ses clients qui avaient subi de terribles orages pendant les Mille Miglia 1952. On peut remercier ce mauvais temps car "Pinin" a produit là un véritable chef d'œuvre, l'une des plus belles Maserati de tous les temps avec le Coupé Zagato A6G/54 que vous découvrirez quelques pages plus loin. Quelle époque fantastique !



"Mimmo" Dei signa sur la malle arrière trois des quatre exemplaires de la "Berlinetta" (sauf 2056). Il avait commandé personnellement six ensembles A6GCS/53 châssis-moteur-trains roulants à Maserati et quatre carrosseries aluminium à Pininfarina. N'ayant pu vendre les deux derniers châssis, il les retourna nus à Maserati.

Ces quatre merveilles sont 2056, 2057, 2059 et 2060. Seule 2056 demeure intègre de nos jours avec ses trois éléments d'origine réunis : châssis, moteur et carrosserie mythique. Ces quatre pièces exceptionnelles méritent bien une étude plus détaillée.

2056 Elle fut la première A6GCS/53 "Berlinetta Pininfarina", terminée en décembre 1953 dans une livrée rouge et vendue au Comte Paolo Gravina di Catania qui l'engagea au tour de Sicile 1954 où elle fut victime d'un grave accident, fatal au copilote. L'épave fut renvoyée chez Maserati et stockée au dépôt de l'usine pendant des décennies avant d'être restaurée à la demande d'Alejandro De Tomaso au début des années 90.



Ci-contre, à Villa d'Este, 2056 rouge avec sa calandre restaurée très légèrement plus basse que les autres "Berlinette". A gauche, l'une des merveilleuses adaptations routières des A6GCS/53 : l'A6G/54 carrossée par Allemano, ici 2125 du collectionneur Jonathan Segal.

2056 fut vendue à Umberto Panini en 1997 avec tout le "fond historique" Maserati et se trouve de nos jours à l'exceptionnel musée Panini de Modène.



Le cockpit de cette splendide auto de course reste spartiate.



2057 Seconde "Berlinetta" construite, elle fut présentée au salon de Turin 1954 avec une inhabituelle couleur "bi-ton" de bleus puis vendue à Pietro Palmieri qui l'engagea aux Mille Miglia 1954 où il fut gêné par la chaleur et le bruit excessif dans le cockpit. Palmieri fit déposer la carrosserie Pininfarina et la remplaça par une classique robe ouverte de Spider Fantuzzi. La voiture reçut alors un nouveau nom, 2086, tandis que la carrosserie originelle était vendue à Corrado Cupellini qui la céda à Franco Lombardi en 1977, lequel l'installa sur 2070 avec une parfaite restauration dans les bleus d'origine.



Tout à fait à gauche, au salon de Turin 1954, on voit bien que le coffre et le toit de 2057 étaient plus clairs que les ailes et le capot. Ci-contre la carrosserie 2057 de nos jours, montée sur le châssis 2070. Les carrosseries, non porteuses, étaient démontables car elles reposaient sur des armatures tubulaires par des points de soudure qu'il était possible de défaire.



2059 au salon de Paris 1954

"pistée" et acquise par Stan Nowak qui la revendit à David Sydorick qui la présenta à Pebble Beach en 1999 (non restaurée) puis en 2000 (restaurée).

Ci-contre 2059 de retour à Pebble Beach en 2014. On la reconnaît bien à sa discrète prise d'air sur le capot mais elle a perdu le petit "saute-vent" de capot qu'elle avait en 1954 à Paris.

2059 La troisième "Berlinetta" fut présentée au salon de Paris 1954 dans une livrée rouge avec une bande centrale blanche et un petit "saute-vent" en plexiglass sur le capot. Le Comte Alberto Magi Dilligenti l'acheta, la fit peindre en blanc et la pilota aux Mille Miglia 1955 où il ne termina que 105ème. Il semble que 2059 reçut un moteur d'A6GCM mais cela est discuté et improbable car ce moteur nécessitait un mélange essence-éthanol interdit en compétition "Sport". Repeinte en rouge, 2059 partit pour les USA où elle fut



2060 La dernière "Berlinetta", bleue avec une ligne rouge, fut peut-être présentée au salon de Paris suivant (celui de 1955) avant d'être vendue à la "Scudera Centro Sud". Comme pour 2057, sa carrosserie fermée ne convint pas, fut déposée, vendue au brillant pilote Francesco Giardini (qui l'utilisa dès 1959 pour carrosser sa 2089) et remplacée par une carrosserie "Spider Fiandri". Dans sa version découverte, 2060 servit de nombreuses années à l'école de pilotage de la "Centro Sud" avant d'être vendue en 1970 au Comte Hubertus Von Doenhoff qui essaya en vain de récupérer la carrosserie de 2057. En désespoir de cause, une nouvelle carrosserie fut construite en Angleterre de façon obsessionnellement fidèle par Church Green Engineering et peinte en gris.





2070 Elle fut d'abord une classique A6GCS/53 "Barquette Fantuzzi" achetée par Anna Maria Peduzzi qui ne semble pas l'avoir engagée en compétition. Elle fut cédée à Franco Lombardi qui avait acheté aussi la carrosserie de 2057 et fit réaliser l'assemblage en 1997 en respectant le bi-ton de bleus originel de 2057. Ainsi richement "vêtue", 2070 fut présentée en 2010 au "Goodwood Festival of Speed" et remporta le "Best of the show" du concours d'élégance.



2089 Elle fut d'abord une A6GCS/53 couronnée de succès en course aux mains habiles de son pilote-proprétaire Francesco Giardini qui remporta avec elle en 1955 dans sa classe 2 litres les Mille Miglia et la Targa Florio (4ème au général aux Mille Miglia, voir page 67) et finit 2ème de la classe 2 litres les Mille Miglia 1956. Puis la voiture fut victime d'un accident et reconstruite dès 1959 avec la carrosserie "Berlinetta" Pininfarina achetée à la "Centro Sud" et provenant de 2060.



Restée plusieurs années au musée "Rosso Bianco" près de Frankfort, on la vit à Pebble Beach en 2005.

2089 à carrosserie 2060 a, comme 2056, les ailes arrière légèrement plus proéminentes que celles de ses autres sœurs. Elle se reconnaît aussi facilement à ses extracteurs d'air latéraux qu'elle est la seule à porter. Sa prise d'air de capot est plus importante que sur 2059. Notez ci-contre sa voisine et aïeule, la Maserati A6 1500 GT, ainsi qu'une Alfa Romeo 8C à gauche et une Maserati 300 S qui pointe son nez à droite.

Il faut également signaler deux beaux exemplaires à carrosseries très bien reconstruites posées sur d'authentiques châssis de Spider A6GCS/53 Fantuzzi, ce qui porte à sept le nombre de "Berlinette Pininfarina" que l'on peut rencontrer sur les manifestations historiques.



Ci-contre en bleu le bel exemplaire appartenant à Nicolas D'leteren C'est le bouchon du réservoir d'huile que l'on voit derrière la lunette arrière, celui d'essence sur le montant.





2071 du temps où elle avait encore le "nez court", au Tour de France 1954 avec Jean Estanger.

Toujours dans la riche famille A6GCS/53, il faut que je vous parle de 2071 et de son fameux "nez long" ! Construite en 1954 et habillée en classique "Spider Fantuzzi", 2071 connut un honorable parcours sportif avec notamment une 6ème place au Tour de France 1954 pilotée par Jean Estanger. Puis elle fut renvoyée chez Fantuzzi qui installa élégamment un nez long à phares carénés. Cette adaptation me semble très réussie et, avec l'appui-tête profilé derrière le pilote, préfigure fortement les Barquettes S bien que le volant reste à gauche (alors que toutes les Barquettes S auront le volant à droite pour une meilleure répartition des masses sur les circuits le plus souvent à rotation horaire).



La jolie "nez long" courut jusqu'en 1961 en Amérique du Sud. Restaurée, elle fut pilotée par Sir Stirling Moss en 1986 aux Mille Miglia historiques avant d'être acquise par Bruce Male de Boston.



Un seul autre exemplaire (2061) bénéficia de la délicate transformation "usine" en "nez long" qui affinait la silhouette déjà élancée du "Spider Fantuzzi". Mais 2082, construite en 1954, reçut l'année 1957 une carrosserie complète de 200 S et 2099 en reçut une de 300 S.



Comment mieux conclure ce dense chapitre dédié aux superbes A6GCS/53 qu'en vous présentant celle qui fit directement le lien avec les barquettes 300 S qui leur ont succédé ? Il s'agit de l'auto que l'on a surnommée la "150 GT Spider Fantuzzi".



Magnifiquement restaurée par Steve Hart dans sa livrée de 1957 ("Aavorio", intérieur "Marrone") avec un moteur Maserati 2 litres (4 cylindres) de course de 190 cv, la "150 GT Spider Fantuzzi" a ému le tout petit monde des très grands collectionneurs et a changé de mains contre 3 millions de dollars aux enchères (Goodings) en 2013.



La Maserati "150 GT Spider Fantuzzi" est un exemplaire unique qui connut un parcours inattendu, très prestigieux et totalement atypique. Elle naquit sous la forme d'une classique A6GCS/53 châssis 2043 livrée en mai 1954 au grand pilote Luigi Musso pour participer aux Mille Miglia où elle brilla puisqu'elle termina 3ième au classement général et seconde des 2 litres. Les succès à son volant se poursuivirent toute la saison 1954, permettant à Luigi Musso de remporter son 2ème titre consécutif de champion d'Italie.



Luigi Musso second au classement général de la Targa Florio 1954 avec 2043. On remarque la petite prise d'air sur le capot.

future 300 S qui acheva ses réglages sur 003 qui n'était autre que 2043 ! Cette dernière étant pourvue de la mécanique de la 250 F (avec sa boîte-pont De Dion à l'arrière), il était assez aisé de la monter en 300 S dont le bloc moteur dérivait directement de la 250 F. A cette occasion, la direction passa à droite comme ce fut le cas de toutes les barquettes S qui suivirent. C'est Jean Behra qui procéda à ces essais sur 003 alias 2043. Musso, Mantovani, Behra, de grands pilotes se sont succédés au volant de notre très précieuse 2043 !



Signalons les victoires au classement général aux Grands Prix de Napoli et de Caserta, la seconde place au général (et la première en classe 2 litres) à la Targa Florio, la troisième place à Imola. Fin 1954, Luigi Musso reçut une nouvelle A6GCS/53 et 2043, retournée à l'usine, fut alors très profondément remaniée pour recevoir une mécanique complète de 250 F avec la boîte accolée au pont arrière. Confiée à Sergio Mantovani, elle fut bien sûr extrêmement performante sous cette configuration 250 F et remporta la Coppa d'Oro delle Dolomiti puis finit seconde à la Coppa Consuma avec Cesare Perdisa au volant.

En 1954, deux châssis expérimentaux (001 et 002) avaient déjà permis un début de développement de la



Sergio Mantovani "survole les Dolomites" en 1954 avec une 2043 ayant reçu une mécanique complète de 250 F.

Une fois la 300 S entrée en production régulière en 1955 (la première 300 S de série fut 3051), 003/2043 n'avait plus d'utilité et elle resta 18 mois stockée à l'usine. Le châssis 003/2043 reçut en 1957 une mécanique de 150 S de course (140 cv) et on donna carte blanche à Medardo Fantuzzi pour l'habiller. Le "Prince de l'aluminium" s'improvisa "designer" et lui confectionna une jolie carrosserie inspirée du cabriolet A6G Frua.

Ci-contre 003/2043 a fait sa mue, laissant à droite de la photo son ancienne "peau" sportive de 300 S pour une nouvelle belle robe très "dolce vita" de décapotable Fantuzzi. Cette carrosserie de 300 S qui avait servi aux essais sera placée sur 2099, l'avant dernière A6GCS/53, qui sera ainsi la seule barquette S à conduite à gauche !



Medardo Fantuzzi était le grand spécialiste du façonnage à la main des feuilles d'aluminium sur gabarit de bois. Il carrossa 99% des Maserati de course depuis la Tipo 26 de 1926 jusqu'à l'"Eldorado" de 1958. Puis il glissa vers le département course de Ferrari où il accomplit d'autres merveilles.

Ci-contre à droite, au "Museo Casa Enzo Ferrari", de quoi donner des palpitations aux amateurs ! De gauche à droite et de haut en bas : A6 1500 GT "extra-lusso" beige, A6G/54 Coupé Zagato rouge, 3500 GT verte, 5000 GT grise, notre 150 GT Avorio et une 250 F rouge version 1955 sans encore la prise d'air dynamique.

Le résultat du travail de Fantuzzi fut si séduisant que l'on envisagea un bref moment une production en petite série sous l'appellation 150 GT, mais notre exemplaire resta unique.



Il fut vendu à Colin Murray, importateur pour Maserati en Angleterre où il connut diverses couleurs (bleu, rouge) et divers propriétaires. Il semble que l'avant dernier, en 2006, fit installer un 4 cylindres 2 litres 190 cv de 200 S à la place du moteur de 150 S de 1957. Notre belle retrouva en tout cas sa livrée originelle Avorio/Marrone de 1957 et nous fut présentée en 2014 à la rétrospective du centenaire Maserati au "Museo Casa Enzo Ferrari" de Modène ! Avec 003/2043 s'achevait un temps, celui des dernières Maserati de course qui portaient le nom "A6". A partir de 1955, commença l'ère des Barquettes S dont la 300 S, pour laquelle 003/2043 servit de mulet, fut la première et glorieuse représentante.



Les A6G/54 (commerciallement appelées à l'époque A6G 2000)



A6G/54 Coupé Zagato

Chers amis "Maseratistes" (car si vous m'avez suivi jusqu'ici, on peut vous décerner sans ambiguïté le titre de "Maseratiste"), nous avons déjà déambulé ensemble dans bien des pièces de la "maison A6", emprunté des corridors de jonction, traversé des gymnases dédiés à la noblesse du sport, admiré également maints salons feutrés et luxueux.



**ci-contre A6G/54
Spider Frua "nez
long"**



Mais il nous reste "una bella stanza" à visiter, "l'ultima", une pièce d'apparat de palais "Renaissance", une majestueuse salle de bal où se pâment quelques athlètes sensuelles, habillées par de grands couturiers, sous le regard éternel des "Titien", "Veronese", "Raphaël" ornant les murs lambrissés de l'histoire italienne.



A6G/54 Coupé Allemano

Les A6G/54 constituent "un sanctuaire" du Maseratismo et on n'y pénètre qu'en baissant la voix, on ne vient au devant de ces "divas" que recueilli, imprégné du caractère précieux et hautement mémorable de ces instants privilégiés que l'on vit près d'elles.

Sereines et impassibles, telles des statues antiques, les gracieuses sont là, distillant leur beauté intemporelle et nourrissant nos rêves à jamais.



A6G/54 Coupé Zagato



A6G/54 Spider Zagato

Toutes immobiles qu'elles soient, elles nous appellent déjà, nous provoquent, nous emprisonnent. Dire que ces sculptures se meuvent aussi, et chantent, et vibrent !



A6G/54 Coupé Frua "nez court"

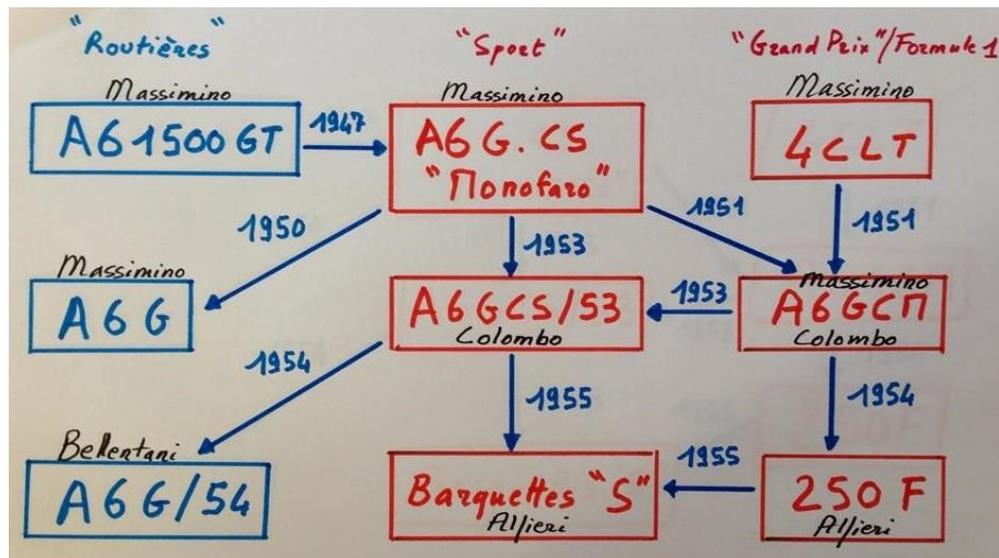
Venez les découvrir, les aimer, elles sont ici pour vous et les générations futures, comme un message de ceux qui les ont créées. Elles sont l'Art, la Vie à son faîte, la Prière des hommes vers l'Absolu !



A6G/54 Coupé Frua "nez long"



A6G/54 Spider Frua "nez court"



Conservant les deux arbres à cames en tête, le double allumage (12 bougies soit 2 par cylindre) et la cylindrée (76.5 ,72 soit 1985 cc), le moteur des A6G/54 était très proche de celui de l'A6GCS/53 de course mais dégonflé de 170 à 150 cv par une légère diminution de la compression de 8.5 :1 à 8 :1. De plus, pour la commande des arbres à cames, la bruyante cascade d'engrenages était remplacée par une chaîne triple et le carter sec par un carter humide. Malgré cela, l'A6G/54 était "transformée" par rapport à l'A6G de 100 cv qui l'avait précédée ! Il était prévu initialement de laisser les clients choisir entre trois carburateurs Weber 36 DCO4 ou trois 38 DCO3 ou trois 40 DCO3 de compétition. Mais presque tous choisirent les carburateurs de course, les seuls autorisant les 150 cv, les autres donnant entre 120 et 140 cv.

Les A6G/54 ("54" pour "sorties en 1954"), sur lesquelles nous allons désormais nous pencher plus dans le détail, sont donc les versions "stradale" des très performantes A6GCS/53 de course. Gioacchino Colombo étant parti fin 1953 chez Bugatti étudier un prototype de Formule 1 (la 251), c'est Vittorio Bellentani qui assura l'élaboration de la troisième et dernière génération des "routières A6".

Voici ci-dessous le splendide moteur (ici celui de 2137) six cylindres en ligne double arbre à cames et double allumage commun à presque toutes les A6G/54 quelque soit le carrossier (sauf simple allumage sur la première A6G/54, le Coupé Frua 2063 des salons de Turin et Paris 1954) :



Le refroidissement n'est pas individualisé par cylindre comme sur le moteur de course type A6GCS/53 (voir page 65 de cet ouvrage).

La première A6G/54, un coupé "nez court" Frua blanc présenté au salon de Turin 1954 (voir aussi photo page 69) puis à celui de Paris 1954, était équipée du simple allumage, le double allumage ne devant être qu'une option qui fut cependant plébiscitée par tous les acheteurs !



Au salon de Paris 1954 et de gauche à droite : l'A6GCS/53 "Spider" 2079, notre A6G/54 Coupé Frua 2063 (la première et seule A6G/54 fabriquée en 1954) et l'A6GCS/53 "Berlinetta Pininfarina" 2059 qui pointe le bout de son nez (voir aussi page 72).

Pininfarina étant à cette époque totalement accaparé par Ferrari, les carrossiers Zagato, Allemano et Frua se répartirent dans des proportions équivalentes les 60 châssis A6G/54 construits de 1954 à 1957 :

- Zagato 21 exemplaires (1 spider et 20 coupés)
- Allemano 21 exemplaires (21 coupés)
- Frua 18 exemplaires (12 cabriolets dont 10 à nez long, 6 coupés dont 2 à nez long)

A noter que l'empattement des A6G/54 était de 2.55 mètres, comme sur les A6 1500 GT et les A6G (2.31 mètres sur "Monofaro", A6GCM "Interim" et A6GCS/53).

Comme pour toutes les A6, les châssis des A6G/54 étaient tubulaires (fabriqués par l'entreprise Gilco) et les boîtes à 4 vitesses accolées au moteur. Les poids variaient de 840 kg (coupé Zagato capable de 210 km/h) à 920 kg (cabriolet Frua "nez long" se contentant de 195 km/h).

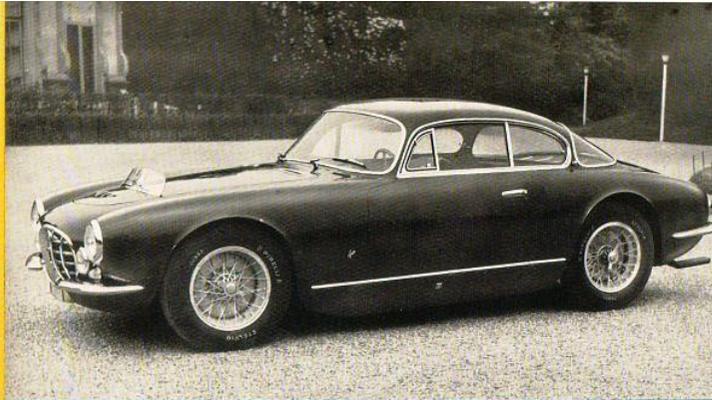
Le réservoir de 70 litres était livré par Fiandri alors qu'Abarth fabriqua les échappements de nombreux exemplaires !



Image "surréaliste" d'une A6GCS/53 "Spider" de course (réservoir 125 litres) et de sa dérivée routière, une A6G/54 Coupé Zagato (70 litres), ensemble à la pompe. De quoi rendre un pompiste heureux !



CABRIOLET A 6 G 2000/A



BERLINA A 6 G 2000/B



BERLINA A 6 G 2000/C



BERLINA A 6 G 2000/D

Ci-contre les photographies du catalogue 1956 des Maserati A6G 2000, comme elles étaient alors appelées commercialement.

Ce n'était guère compliqué : A pour le cabriolet Frua "nez court" (ici 2109, voir p 109), B pour le coupé (appelé "Berlina") Frua "nez court" (ici 2103, voir p 102), C pour le coupé Allemano (2111 encore dans sa première version avec la grande calandre, voir p 95) et D pour le coupé Zagato. (probablement 2107, p 89).

Toutes ces merveilles furent photographiées dans le parc de Modène et disposaient du classique châssis A6 de 2.55 mètres d'empattement.

Les "nez longs" Frua, spider et coupé, sont plus tardifs (1956/1957) et furent basés sur le même châssis de 2.55 mètres d'empattement, bien que l'on trouve décrit de façon erronée des empattements de 2.25 mètres pour les "nez longs".

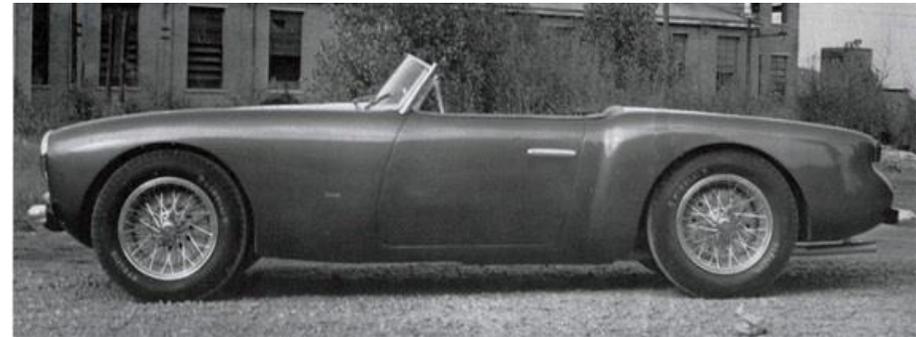
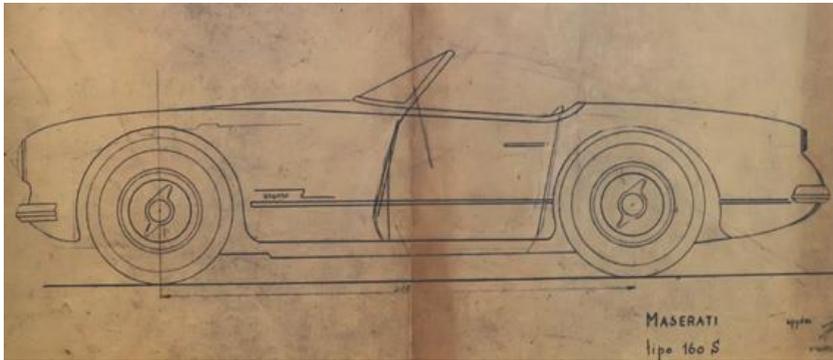
Voyons un peu de plus près ce que nous "avaient projeté" les grands couturiers de l'époque pour habiller les A6G/54 ...





Commençons par Zagato et par la première A6G/54 Zagato produite, 2101, le fameux "spider Zagato" qui resta un modèle unique. Ce spider fut la seconde A6G/54 construite (début 1955), après le coupé Frua 2063 de 1954 qui avait encore une numérotation "type A6GCS/53". Le spider Zagato inaugura la numérotation en 21 qui sera affectée à toutes les A6G/54 suivantes.

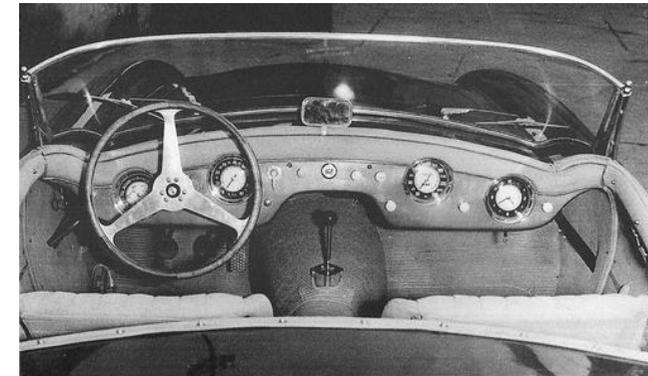
2101 fut présentée au salon de Genève 1955 où un visiteur fut séduit, le général Juan Peron qui dirigeait l'Argentine et dont l'épouse, Eva Peron, utilisait depuis 1949 l'un des deux cabriolets Maserati A6 1500 GT. Juan Peron réserva la voiture mais Maserati demanda un délai car 2101 devait être présentée aux salons suivants de Paris, puis de Londres et de Rome. Peron accepta à condition que des travaux soient faits : un trident de calandre plus sobre et un pare-brise plus haut et enveloppant. Mais Juan Peron ne reçut pas sa voiture modifiée car il fut déposé par un coup d'Etat militaire courant 1955. Maserati attendit deux ans un éventuel retour au pouvoir de son client avant de remettre en vente 2101 que les établissements "Simone et Thépenier", importateurs Maserati pour la France, remirent en 1958 à un diplomate de l'ambassade des Etats-Unis à Paris.



L'esquisse de Ugo Zagato date de 1954 et devait être attribuée à une 1.6 litres ! On note le petit pare-brise initial et la bosse sous les feux arrière (Zagato aimait les bosses, c'est bien connu !)



Le trident était effectivement très stylisé et le pare-brise peu protecteur. Le tachymètre et la montre étaient placés devant le/la passager/ère. Il ne s'agissait pas d'une double instrumentation comme cela a pu être écrit.

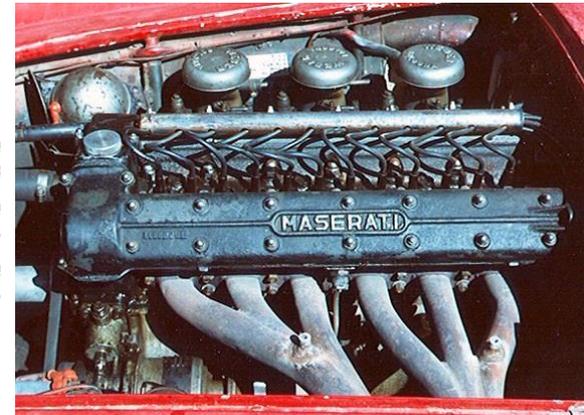




Ci-contre à gauche, le coupé 2102, la seconde "Zagato", disposait du même Trident agressif. Elle "se repose" à l'usine Maserati après le rallye de Sestrière 1956 où elle fut pilotée par Gino Munaron. A côté d'elle, 2101 à droite avec sa nouvelle calandre et son grand pare-brise attend un hypothétique retour aux affaires de Juan Peron exilé en Espagne.



On retrouve la trace de 2101 aux USA en 1968 où elle appartenait à un "hippie" qui avait peint des fleurs sur l'aile avant, rapidement poncée par le propriétaire suivant avant de prendre la photo ! Son moteur avait bien le double allumage.



De nos jours, 2101 restaurée dans sa livrée de 1956 se promène à Villa d'Este, au musée Panini ... Elle est redevenue l'un des plus désirables objets roulants qui soient. L'avant plus haut que l'arrière contribue à l'impulsion et au dynamisme de la ligne.





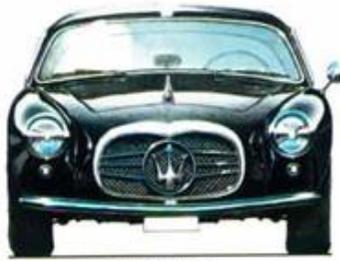
La ligne de l'auto se resserre entre la portière et la roue arrière, comme le ferait une ceinture imaginaire à la taille, une fois les larges épaules passées. Les protubérances "Zagato" sous les feux arrière sont marquées et identificatrices de ce modèle unique.

La Maserati A6G/54 "spider Zagato" châssis 2101 s'est échangée à New-York en novembre 2013 (Sotheby's) contre 4.45 millions de dollars.





S/N 2102



S/N 2105



S/N 2106, 2107, 2123, 2124



S/N 2113



S/N 2121



S/N 2122



S/N 2138. 2139. 2150



S/N 2148. 2160. 2179. 2186. 2189

Il y eu 20 exemplaires d'A6G/54 coupés Zagato à carrosserie toute en aluminium (6 construits en 1955, 14 en 1956) et presque aucun n'est strictement identique aux autres. Calandres différentes, deux prises d'air plus ou moins rapprochées sur le capot, ou une, ou pas, doubles bosses sur le toit ou pas, tableaux de bords et pare-chocs différents ... Voici ci-contre un petit aperçu du "panel" des possibilités de ces splendides Maserati, dont certaines sont considérées comme étant les plus belles Maserati toute époque confondue...

On a déjà vu 2102 , la toute première terminée le 8 mars 1955 et déjà engagée en course (page 86 en haut à gauche).

Voici 2105 à sa sortie d'usine le 29 avril 1955 et reconnaissable à sa calandre cerclée de blanc :



Le tableau de bord de 2105 plaçait compte tours et tachymètre vers le bas.



2106 ci-dessus "est née" le 11 juillet 1955 et se reconnaît à ses extracteurs à ailettes sur le capot. Son tableau de bord (à "gros cadrans en bas") et son arrête centrale marquée sur le capot sont communs avec 2105.



2107 ci-contre à droite et à gauche, née le 1er sept 1955, se reconnaît à sa couleur "prune" et à sa grille de calandre chromée à rayons obliques.



2112 ci-contre de part et d'autre, née le 23 nov 1955, fut présentée au salon de Bruxelles et achetée par le pilote Paul Frère. Elle inaugure un nouveau tableau de bord.





Pour 2113, née le 6 octobre 1955 et présentée au salon de Paris 1955, Ugo Zagato a repris son crayon et a restylisé le trident et redessiné le pare-choc. Elle fut vendue au célèbre acteur vénézuélien Ivan Valdez. Elle aurait dû s'appeler 2112, numéro oublié que l'on attribua à sa suivante. La voici à droite 60 ans plus tard en 2015 à Pebble Beach avec un trident et des pare-choc plus "standards" ! Elle conserve le premier tableau de bord à "gros cadrans" en bas (ci-contre à droite).



A partir du début 1956 avec 2118, le style du coupé Zagato fut bien arrêté et ne varia plus guère sinon par les fameuses "bosses Zagato" sur le toit (présentes sur trois exemplaires dont 2121) et par le nombre et la disposition des prises d'air sur le capot. Très légers (840 kg grâce aux carrosseries toutes en aluminium et aux vitres latérales en Perspex), très fins et dépassant les 210 km/h, certains coupés A6 G/54 Zagato furent engagés en compétition par des pilotes amateurs, 2148 remportant même le championnat italien de la montagne 1956 aux mains d'Adolfo Tedeschi.



Avec 2118, ci-dessus, le style "A6G/54 Zagato" atteint sa maturité. Achevée le 5 janvier 1956, 2118 fut livrée au frère du pilote Luigi Musso.



2121 est l'une des plus belles A6G/54 "coupé Zagato" et peut-être même l'une des plus belles de toutes les Maserati avec sa double bosse sur le toit, sa prise d'air asymétrique côté carburateurs et sa calandre affinée. Son histoire est étonnante ! Sortie d'usine le 10 mars 1956, elle fut rodée puis engagée le 29 avril 1956 aux Mille Miglia par son propriétaire et pilote, Franco Ribaldi. Rachetée en juin 1956 par Salvatore DiNatale, un italien vivant aux USA, elle fut placée en Sicile (car DiNatale prévoyait un retour "au pays") dans un garage muré de toute part où elle fut "oubliée" pendant quatre décennies, jusqu'à ce que David Sydorick la piste, la découvre, l'achète en 1998 et la restaure dans les règles de l'art !



L'intérieur de 2121 est assez luxueux



2121 avec le prototype Zagato-Ferrari 575 GTZ, toujours les doubles bosses !



Ci-contre, 2137 s'apprête à prendre le départ des Mille Miglia 1957 à 3h12 du matin avec Ulysse Pizzi au volant. 2137 est née le 16 mars 1956 soit 6 jours après 2121. Elle conserve la prise d'air asymétrique droite sur le capot mais n'a pas les doubles bosses et sa calandre est plus grande que celle de son aînée.



2137 courut aussi la Coppa Intereuropa en septembre 1956 à Monza et la Targa Florio. Avec elle, la frontière entre voitures de course et de tourisme est presque effacée. 2137 a appartenu au musée Panini de Modène de 1998 à 2005. Son tableau de bord est assez spartiate.



Les autres coupés "Zagato" de 1956 furent très proches de 2118 ou 2137, ne différant que par la présence ou l'écartement des prises d'air sur le capot et la taille du trident de calandre. Il faut également vous citer deux coupés "Zagato" accidentés, 2123 et 2155, renvoyés à l'époque chez Zagato qui les répara en leur greffant une carrosserie unique totalement différente de l'originale.



2123 fut accidentée en Allemagne en 1959 et réparée la même année aux ateliers Zagato à Milan. Elle reçut cette carrosserie "spider" unique à phares carénés qui laissait apparentes les deux lignes d'échappement superposées sur la gauche, comme sur les A6GCS/53 "spider Fantuzzi".



Ci-dessous voici 2155 avec sa nouvelle et unique carrosserie Zagato, très différente du coupé "de base" comme 2124 que l'on voit sur la droite à Pebble Beach. La nouvelle carrosserie de 2155 a des ailes arrière prononcées, les doubles bosses sur le toit et de petites "visières de casquette" sur le bord supérieur des phares.





215 "affole" en général les concours d'élégance. Il est vrai qu'avec ses traits marqués, elle ne manque pas de présence ni de caractère. De plus, les collectionneurs l'estiment pour le fait qu'il s'agit d'un modèle unique.



Un grand merci, monsieur Ugo Zagato, pour nous avoir donné toutes ces merveilles. Votre sourire de satisfaction est amplement justifié, au volant de l'Alfa Romeo 1750 que vous aviez dessinée avant guerre, devant un parterre de carrosseries exclusives (Alfa Romeo TZ, Lancia, Ferrari, Maserati).





Avec Allemano, nous eûmes une vision moins sportive, plus "Gran Turismo" voire même "cossue" de la Maserati A6G/54. Plus habitable aussi car c'était une vraie 2 + 2 ce qui a nécessité, l'empattement devant demeurer à 2.55 mètres, de relever le pavillon pour la garde au toit des passager arrière, créant ainsi une trois volumes à coffre séparé. Ces autos luxueuses étaient dotées d'équipements d'agrément tels autoradio ou chauffage Smith. Le premier exemplaire, 2111, fut terminé le 6 octobre 1955 et partit pour le salon de Paris. Sa calandre était large et sera retouchée ultérieurement. 2111 prendra alors le nom 2166 puis 2176.

2115, le second exemplaire, fut achevé le 3 mars 1956 et participa au salon de Genève une dizaine de jours plus tard où on le voit sur la photographie ci-dessous :



2115 fut achetée par le grand pilote suisse Emmanuel de Graffenried, dit "Toulo", qui s'était illustré avec ses Maserati de course (4CLT, A6GCM, A6GCS/53) comme nous l'avons déjà vu. Le baron de Graffenried renvoya sa belle 2115 grise à Modène afin d'installer une instrumentation de bord en français et surtout des freins à disque à l'avant. 2115 fut ainsi probablement la première Maserati de l'histoire équipée de freins à disque.

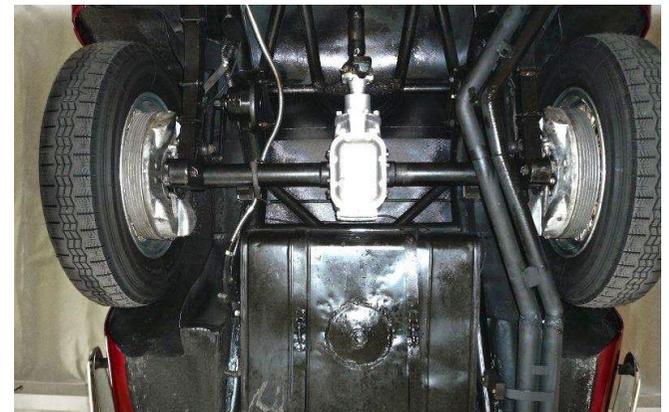


2111 ci-dessus avec sa calandre très large et la prise d'air sur le capot. Tous les modèles suivant, tel celui ci-dessous, eurent une calandre plus fine et des extracteurs d'air derrière la roue avant englobant la baguette chromée latérale.





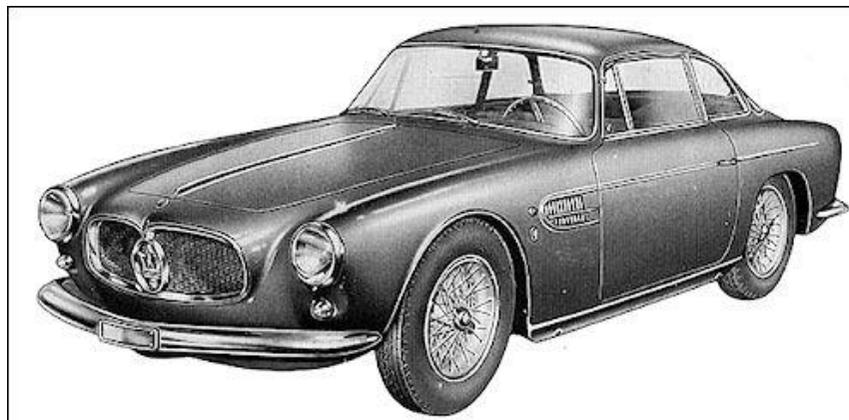
"Toulo" conserva sa belle A6G/54 jusqu'en 1975. De nos jours, elle a changé de couleur de carrosserie mais garde son cuir beige et ses freins à disque à l'avant. Sur les clichés à droite, ils apparaissent bien ainsi que les gros tambours arrière, le châssis tubulaire, le pont rigide et la suspension arrière par des demi-lames, fixées au châssis uniquement vers l'avant, comme sur l'A6GCM (voir page 54).





Après la A6G/54 pour Allemano, Giovanni Michelotti a dessiné de nombreuses Maserati "mythiques" telles le spider 3500 GT pour Vignale, la 5000 GT pour Allemano, la 5000 GT en son propre nom, la Sebring pour Vignale ! Giovanni Michelotti s'investit ensuite considérablement pour Triumph (TR4, Spitfire, Stag, Dolomite) et pour BMW (507, 2002, 2000 CS, 3000 CS).

C'est très probablement à Giovanni Michelotti, qui louait ses services à divers carrossiers, que l'on doit le dessin effilé et harmonieux de l'A6G/54 Allemano.



Serafino Allemano fonda en 1928 son entreprise de carrosserie à Turin et marqua l'automobile par la qualité de ses réalisations, notamment sur Maserati (A6G/54, 5000 GT) sur Ferrari (166 S) sur Alfa Romeo (Giulietta Sprint Speciale) sur Abarth (1000 Scorpione, 850 coupé) sur ATS (2500 GT) et sur Aston Martin (DB2/4).



Voici 2116 dans sa belle combinaison de couleurs carrosserie bleue - cuir beige de 1957. Notez la plaque "Venezuela" car elle fut livrée en juin 1957 à Maracaibo ! On remarque aussi le remplissage du réservoir par le coffre, ce qui était fréquent à l'époque.





Le splendide profil de l'A6G/54 Allemano, en l'occurrence 2116. La lunette arrière et le pavillon vous rappellent quelque chose ? Giovanni Michelotti participa au dessin, quelques années plus tard, de la berlinette Alpine A110 !

contre, Paul Frère avait ramené à Modène son coupé A6G/54 Zagato 2112 pour entretien et améliorations (bas de page 89). Avec l'accord magnanime du grand pilote belge, la culasse de 2112 fut déposée et placée sur le bloc moteur de 2116 qui put ainsi être livrée au Venezuela dans les délais prévus ! Avec la reconnaissance éternelle de Maserati, Paul Frère en fut quitte pour attendre que l'on coule en fonderie une autre série de culasses de rechange !

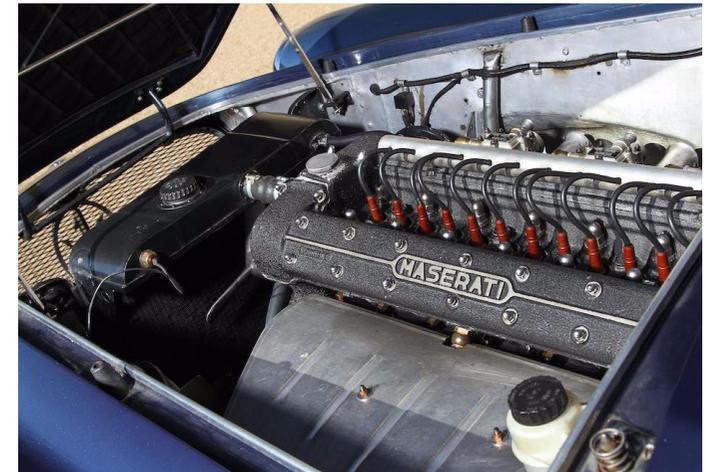
2116 fut achevée le 5 janvier 1956 mais ne fut livrée en configuration bleu-beige à son premier propriétaire, un riche vénézuélien, qu'en juin 1957 et pour les 2/3 du prix neuf. Cela laisse à penser qu'elle fut utilisée de janvier 1956 à juin 1957 comme voiture de présentation ou de fonction. Omer Orsi, le patron de Maserati, utilisa bien une A6G/54 Allemano mais de couleur blanche et avec des butoirs de pare-choc. Toujours est-il que deux semaines avant d'embarquer 2116 au port de Gênes pour le Venezuela, on s'aperçut en faisant sa vidange

que la culasse avait un défaut. Or on arrivait à cette époque à la fin de la production des A6G/54. La dernière, une Allemano d'ailleurs (2198), étant sortie d'usine le 4 avril 1957. Aucune culasse neuve d'A6G/54 n'était disponible fin mai 1957 ! Par



A gauche, deux coupés A6G/54, un Allemano (sombre) devant un Zagato (clair), à l'usine Maserati vers 1956. Pas de chaîne de production : chaque ouvrier sur poste fixe monte un moteur de a à z.

La culasse de 2112 trône toujours, 60 ans plus tard, sur le bloc de 2116 :





La Maserati du "padrone", Omer Orsi que l'on reconnaît dans l'ombre tout à droite de la photo. Il s'agit peut-être de 2187 sortie en sept 1956, la seule Allemano blanche.



Ci-dessus à Villa d'Este, la Zagato 2160 avec l'Allemano 2125 (de Jonathan Segal) qui fut achevée le 15 avril 1956. On voit bien que l'Allemano est franchement plus haute que la fine Zagato au capot très bas.



Ci-contre à gauche, 2125 est emprunte d'une sobre distinction. Ci-contre à droite, le cockpit luxueux de 2125. Les petites bandes verticales sur le rebord rembourré de cuir au bas de la planche de bord se retrouvent souvent sur les A6G/54 Allemano.





Pour clore ce sous-chapitre dédié aux A6G/54 Allemano, je dois vous montrer un modèle particulier, le seul bicolore d'emblée ce qui a nécessité de prolonger en avant jusqu'au passage de roue la baguette chromée latérale qui naissait de l'extracteur. C'est 2144, la fameuse "nero-rosso" qui fut accidentée plus tard, réparée et rebaptisée 2147. Comme la seconde moitié des A6G/54 Allemano, 2144, terminée le 20 juin 1956 (photo ci-dessus à gauche dans les jardins de Modène), avait de gros butoirs chromés de pare-choc "à l'américaine". Elle fut d'ailleurs vendue à un américain ! Elle est actuellement exactement dans son état "sortie d'usine" !

Ainsi s'achève notre parcours en compagnie de ces très luxueuses Allemano qui furent fabriquées à 21 exemplaires (1 en 1955, 17 en 1956, 3 en 1957). Plus lourdes et massives que les coupés Zagato, elles atteignaient cependant les 200 km/h mais aucune ne fut, à ma connaissance, engagée en compétition. Leur vocation était celle d'un "Grand Tourisme" rapide, confortable et très élégant.





Après Zagato à "Milano" et Allemano à "Torino", Frua à "Torino" habilla également les châssis Maserati A6G/54 mais de façon moins "monolithique" que ses confrères. En effet, Pietro Frua très inspiré dessina pas moins de quatre carrosseries pour l'A6G/54 : un coupé et un spider "nez court", un coupé et un spider "nez long" ! Tous ces modèles Frua reposaient sur le même châssis de 2.55 mètres d'empattement comme toutes les A6 de route depuis l'origine. On peut voir écrit parfois que les "nez longs" disposaient de châssis courts avec empattement de 2.25 mètres, mais cela semble bien être une erreur, malheureusement reprise d'article en article.

Voici le "listing" des A6G/54 Frua :

- 4 coupés "nez courts" : 2063 en 1954, 2103 et 2114 en 1955, 2140 en 1956
- 3 spider "nez court" : 2054 dès 1953 (en fait un spider Frua A6GCS/53), 2109 et 2110 en 1955
- 2 coupés "nez long" : 2181 en 1956 et 2194 en 1957
- 10 spider "nez long" : 2104 en 1955, 2180-82-83-87 en 1956, 2191-92-93-96-97 en 1957

Commençons par les coupés "nez court". Voici ci-dessous 2063 aux salons 1954 de Turin et de Paris. On voit également 2063 page 69 (Turin 1954) et page 83 (Paris 1954) de cet ouvrage. Ce beau coupé Frua est la toute première A6G/54, la seule construite en 1954. Elle fut terminée le 22 novembre 1954 et ne bénéficia pas encore de la numérotation en "21" des A6G/54 suivantes. Elle disposait du moteur simple allumage alors que les clients de toutes les autres A6G/54 choisirent l'option "double allumage". Sa calandre, à grosses barrettes chromées, était concave en avant dans le plus pur style Frua de l'époque. Après le salon de Paris 1954, 2063 fut transférée à Rome où elle fut vendue par Guglielmo Dei. Elle semble être dans le patrimoine de la famille Reggiani depuis 1955 mais sans être montrée dans les manifestations de collectionneurs.



A gauche 2063 au salon de Turin en 1954. A droite 2063 en compagnie de l'A6GCS/53 2079 au salon de Paris en 1954 sous les portraits de Moss, Fangio...



Voici ci-contre 2103, le second coupé Frua nez court. Sorti d'usine le 15 avril 1955, il disposait du moteur double allumage 150 cv et sa calandre chromée était comme inversée par rapport à 2063 : convexe vers l'avant. A notez le saute vent de capot. 2103 fut présentée au salon de Turin 1955 (photo ci-contre à droite).



2103, ci-dessus au salon de Turin 1955, fut achetée par le "play boy" cubain Juan Claudio Ebreu, célébrité mondaine de cette époque qui "lança" la station de Zermatt en y invitant nombre de personnalités. On voit 2103 sur le catalogue Maserati de 1956 présenté page 84 de cet ouvrage. Entièrement restaurée à la fin des années 80, elle est conservée en magnifique condition.



Après 2103, voici un autre des quatre coupés Frua "nez court" bien connu du milieu des collectionneurs : il s'agit de 2114 qui, terminée le 6 octobre 1955, fut présentée en noir/ cuir "nocciaola" au salon de Paris 1955. Vendue par les établissements des associés John Simone et Jean Thépenier, concessionnaires Maserati pour la France à Saint-Cloud, elle fut peinte en rouge/bande blanche par son premier propriétaire parisien et gardera cette peinture jusqu'en 2001. Entièrement restaurée dans sa livrée d'origine, 2114 fut vendue au chanteur Jason "Jay" Kay (Jamiroquai) qui remporta avec elle en 2007 le Prix de la Meilleure GT au concours d'élégance "Salon Privé" à Londres (photo ci-dessous).



Jay Kay participa avec sa belle 2114 aux Mille Miglia historiques en 2010 et à divers concours d'élégance en 2011 comme la "Cartier Style" et le concours d'élégance au "Festival of Speed" à Goodwood. Notez la très fine prise d'air sur le capot, simple ouverture sans aucun rehaussement.



Jay Kay vendit 2114 pour 1.65 millions de dollars à Pebble Beach en 2012 (Goodings).

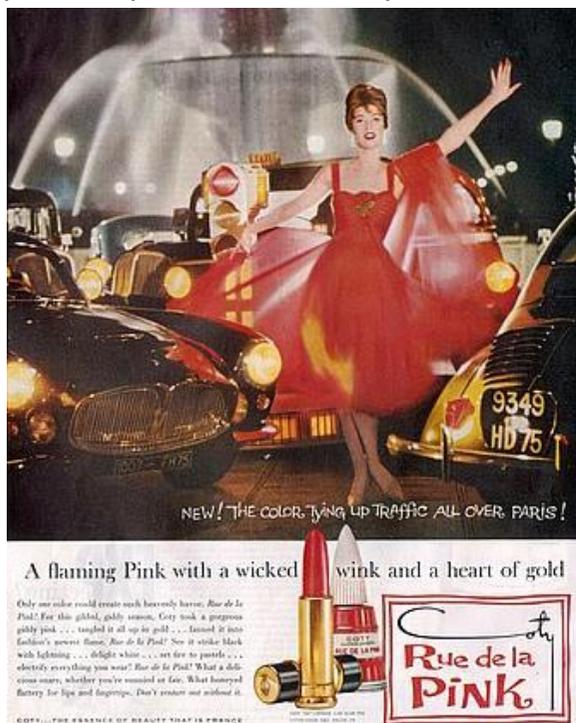


Le dernier des quatre coupés Frua "nez court", 2140, a fait coulé beaucoup d'encre en 2015 ! Il s'agit en effet du coupé Maserati de la collection Baillon, découvert après 30 ans de disparition dans un hangar avec des dizaines de Delage, Bugatti, Talbot et la Ferrari 250 GT California d'Alain Delon. Mais remontons le temps, jusqu'à la "naissance" de 2140 le 8 février 1956 sous la forme d'un coupé "nez court" Frua qui fut livré par le garage de Saint-Cloud à un architecte parisien, Jacques Fildier. Ce dernier accepta que sa voiture soit présentée sur le stand Maserati au salon de Paris en octobre 1956 avec sa plaque 1007 FH 75 (photo ci-contre à droite). 2140 change de calandre et même de carrosserie en 1957 ou 1958, peut-être à la suite d'un accident ? Après avoir été le dernier des coupés Frua "nez court", 2140 devient le premier des coupés "nez long" et apparaît en 1959, toujours avec sa plaque 1007 FH 75, sur une publicité pour des cosmétiques américains (photo ci-dessous).



2140, au salon de Paris 1956, avait encore le "nez court"

2140 fut achetée par Roger Baillon en décembre 1959, reçut en 1968 une plaque d'immatriculation 92 et une peinture de toit de couleur turquoise puis semble avoir été "oubliée" vers le début des années 80 comme des dizaines de voitures de collection.



Ce sont les inventaires de succession à la mort du fils de Roger Baillon, en 2014, qui entraînèrent l'une des plus incroyables découvertes mondiales d'automobiles anciennes. Ci-contre, 2140 en compagnie de la Ferrari California de Delon, telles qu'elles apparurent au clerk de notaire ouvrant le portail !





Enfin, pas trop de différences entre la nouvelle carrosserie "nez long" tout en haut (2140 "Baillon") et celle "nez court" en dessous (2114 "Jay Kay").

Mise à part la calandre effectivement plus fine et avancée, ayant engendrée l'appellation "nez long", la plus grosse différence se trouve sur les ailes arrière avec leur arrête vive et leur feux proéminents verticaux sur la nouvelle carrosserie.





2140 fut adjugée dans l'état par Artcurial à Paris en Février 2015 pour 2 millions de dollars. Fort heureusement, elle échet à un très grand Maseratiphile, l'architecte californien Jonathan Segal, déjà propriétaire de la Maserati A6G/54 Allemano grise 2125 présentée page 99 de cet ouvrage.

Le tableau de bord est typique des Maserati Frua de cette époque avec les trois cadrans secondaires carrés.

Ci-contre à gauche, pensif, Jonathan Segal semble mesurer l'ampleur de la restauration !



Après les coupés Frua A6G/54 "nez court", penchons nous sur les spiders. Il y en eu trois, avec la même carrosserie trapue, mais le premier (2054) n'est pas comptabilisé parmi les A6G/54 car il apparut bien avant, en 1953, et était basé sur un ensemble châssis-moteur-train roulant d'A6GCS/53 de course avec le carter sec, la bruyante distribution par cascade d'engrenage et les 170 cv. Je vous rappelle que l'A6GCS/53 acceptait l'essence du commerce grâce à son taux de compression modéré (8.5 : 1), rendant possible une adaptation "stradale" (8 : 1 sur A6G/54 de 150 cv).



Voici 2054, le prédécesseur des spider A6G/54 Frua, livré à un heureux client romain par Guglielmo Dei le 11 mai 1953. On note les butoirs verticaux et le double échappement superposé latéral gauche, comme l'A6GCS/53 dont il partageait quasiment les performances avec 230 km/h.





Notez la calandre concave, les butoirs verticaux, les deux petits cadrans avec "casquettes" au centre de la planche de bord et les sièges baquets.

2054 fut revendue en 1955 à un pilote texan, Bobby Burns, qui l'engagea en compétition. Elle remporta notamment la "Mansfield race" en Louisiane en 1955. En 1957, Burns déposa la carrosserie Frua, jugée insuffisamment aérodynamique en course, et la remplaça par une très fine carrosserie "barchetta". Il obtint de bons résultats en compétition avec elle jusqu'en 1959. La belle carrosserie Frua fut placée sur un châssis de Triumph.



A gauche 2054 complète remporte la "Mansfield race" en 1955. Le pare-brise, fendu, a été remplacé par un petit saute vent en plexiglass.

A droite 2054 avec sa nouvelle carrosserie "barchetta".





En 2000, Sam Homme du New Jersey racheta la Triumph avec sa carrosserie Frua intacte et complète, possédant même les logo "Frua" d'origine. Il récupéra la carrosserie et la plaça sur le châssis 2190 de Maserati A6G/54 Allemano (moteur 2190).

Ce petit chef d'œuvre de restauration automobile a trouvé preneur à 2.53 millions de dollars en 2013 à Monterey (RM Auctions).



Mais 2054/2190 n'est qu'un précurseur des spider A6G/54 Frua qui furent au nombre de deux : 2109 et 2110, toutes deux basées sur un châssis course type A6GCS/53 mais avec semble-t-il initialement un moteur d'A6G/54 .

2109 (photo ci-contre) fut terminée en rouge bande ivoire en mai 1955 avec une prise d'air de capot plus reculée que sur 2054 et des "anneaux butoirs" chromés horizontaux assez proéminents à l'avant.

2109 apparait sur la plaquette publicitaire Maserati de Février 1956 (voir page 84 de cet ouvrage). Elle servit à véhiculer le président italien Giovanni Gronchi lors de l'inauguration du nouveau circuit de Monza, en préambule au Grand Prix d'Italie de Formule 1, le 11 septembre 1955 (ci-contre à gauche).



Maria Teresa De Filippis présenta 2109 au concours d'élégance du Monte Pincio à Rome en 1955. (photo issue de la collection de Blu Sera du forum Maseratitudo).

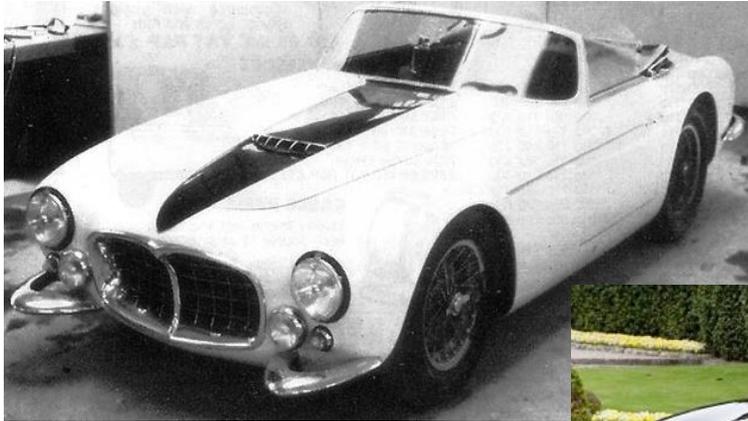


Le président Gronchi à bord de 2109 à Monza en 1955. Le Grand Prix sera remporté par Juan Manuel Fangio sur Mercedes.



De nos jours, 2109 est revêtue d'une peinture noire et un carter sec a été adapté à son moteur semble-t-il d'origine. Elle est conservée très précieusement aux USA. Le tableau de bord possède les cadrans rectangulaires typiques Frua.

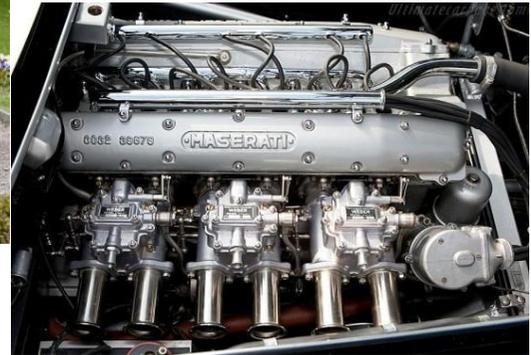




Ci-dessus 2110 lors de son long "stage" turinois chez Frua. Ci-contre les couleurs se sont inversées. Ci-dessous les magnifiques sièges "baquet" et les cadrans rectangulaires avec la signature Pietro Frua sous la clé de contact.



Des lignes très élégantes cachant un moteur de course de 170 cv ! On note le refroidissement individualisé des cylindres.



Je préfère vous présenter les 10 spider Frua "nez long" avant les 2 coupés "nez long" car les spider ont chronologiquement précédé les coupés, le premier spider "nez long" (2104) ayant même précédé le coupé 2140 qui, de "nez court" devint "nez long" comme on l'a vu page 104. De plus, l'inspiration artistique du dessin du coupé "nez long" est très certainement venue du spider. Les Maserati A6G/54 spider Frua "nez long" portaient toutes une bande sur le capot qui rappelait souvent la couleur de l'habitacle et de la capote, jouissaient d'une finition somptueuse et étaient à l'époque les voitures 2 litres les plus chères du monde avec 10450 dollars contre 8900 dollars au coupé Zagato, plus sportif mais plus spartiate.

La France peut s'enorgueillir d'avoir accueilli, par l'intermédiaire des dynamiques établissements Simone & Thépenier de Saint-Cloud, trois de ces onéreux cabriolets de très grand luxe, les sept autres ayant tous été écoulés aux Etats-Unis, la plupart par "Mille Miglia Motors" qui était l'agent Maserati de San Francisco.



2182, la magnifique Maserati A6G/54 spider Frua "nez long" du grand collectionneur belge Roland d'Ieteren.

Voici ci-dessous le "panel" des combinaisons de couleurs :

2104	terminé juin 1956	vers France	initialement	bleu-bande ivoire	intérieur noir	actuellement	bleu-bande dorée	intérieur noir	
2180	août 1956	France		rouge	ivoire		rouge	ivoire	ivoire
2182	déc 1956	USA		rouge	ivoire		gris	rouge	rouge
2183	janv 1957	USA		blanc	noire		blanc	noire	noir
2187	nov 1956	USA		bleu	argent				
2191	mars 1957	USA		crème	rouge		blanc	noire	noir
2192	mai 1957	USA		bleu	crème		bleu	crème	crème
2193	avril 1957	USA		rouge	noire		bordeaux	noire	noir
2196	juin 1957	France		crème	auburn		crème	auburn	auburn
2197	fev 1957	USA		rouge	blanche		rouge	blanche	crème

Je vais vous présenter quelques exemplaires de spider Frua "nez long", pas tous, n'ayez pas peur ! Voici 2180, bien connue des Maseratistes car présente dans le hall d'exposition du "Museo Casa Enzo Ferrari" à Modène pour les célébrations du centenaire Maserati en 2014.



Ci-dessus 2180 lors de son séjour chez Frua à Turin où elle reçut carrosserie, équipement intérieur et finitions entre mai et août 1956. 2180 est la seule spider "nez long" à avoir été dotée d'un tableau de bord peint dès l'origine comme cela peut se voir sur la photo à droite et en haut. La lame de pare-chocs avant, avec sa pointe au centre, est très caractéristique des "nez long" (ci-contre à droite, en 1957 en haut, et en 2014 en bas).



Ci-dessus et ci-contre à droite voici quelques photos du magazine "quattroruote" qui avait fait un reportage sur 2180 en 1957 alors qu'elle venait d'être livrée à Paris. Elle a d'ailleurs les phares jaunes français alors qu'ils ont toujours été blancs en Italie . Le spider Frua "nez long" est tout aussi élégant capoté que décapoté ! 2180 partit pour le Venezuela puis les USA où on lui greffa un moteur Ford V8 289. Elle fut totalement restaurée entre 2004 et 2008 à Modène sous la coordination d'Adolfo Orsi et reçut le moteur de l'A6G/54 Allemano 2146. Ci-contre au "Museo Casa Enzo Ferrari" en 2014 lors du centenaire Maserati.



Voici l'admirable 2182 qui, née rouge avec bande et intérieur blancs (comme 2180), finit sa carrière américaine comme tracteur de planeurs ! Rachetée par Roland D'Ieteren, elle fut totalement restaurée de 2002 à 2008 avec son moteur d'origine.



2182, avec sa malle et son arrière démontés, du temps où elle tractait les planeurs aux USA.



Sa carrosserie en aluminium fut entièrement restaurée ainsi que toute la voiture. De nos jours, connue dans le monde entier (celui de la collection bien sûr) 2182 éblouit les concours d'élégance dont Villa d'Este où elle est ci-dessous photographiée avec le spider Zagato 2101. La planche de bord est en aluminium, recouverte du même cuir cartier que les sièges, peinte dans sa partie frontale de la même couleur que la carrosserie, plaquée d'aluminium brossé autour des cadrans. La couleur de la sublime carrosserie varie avec l'éclairage. Voir aussi pages 79 et 111.



Un spider "nez long" Frua est conservé précieusement en France depuis 1968 au Musée de l'Automobile Henri Malartre, à Rochetaillée sur Saône, juste au nord de Lyon. Ce spider est singulier car, à 60 000 km, il est "dans son jus"; c'est le seul spider Frua à n'avoir jamais été restauré ! J'ai cité 2196 !



Ci-dessus en mai 1957, 2196 à Modène avant sa livraison aux établissements Simone & Thépenier. Elle n'a pas encore ses rétroviseurs très caractéristiques. Ci-contre à droite, les cadrans reposent sur une plaque d'aluminium discrètement doré. Ci-dessous un dessin de l'artiste Rens Bierma d'Amsterdam qui s'est spécialisé dans les dessins de Maserati créés par Pietro Frua.



Ci-dessus et ci-dessous, 2196 au "Motor Show" en Avignon en mars 2014 en bonne compagnie : 300 S, Bora goupe IV et Barchetta de Bernard Guénant de la Roche-sur-Yon. (Carrossimo)





Voici 2192 dans sa configuration d'origine bleu clair (Ital azzurro chiaro) avec sa bande crème. 2192 fut rouge-bande blanche et conservée au Musée Rosso Bianco de Peter Kauss de 1986 à 2006. Evert Louwman la racheta et la remit dans son état et ses couleurs d'origine. Elle est actuellement au Musée Louwman à La Haye à côté d'un roadster Jaguar XKSS identique à celui de Steve McQueen. Le petit pli de carrosserie sur l'aile arrière rappelle celui des Renault Floride/Caravelle également dues à Pietro Frua.



Ci-dessous 2183 avec sa bande noire. On voit bien le "nez long", la calandre étant plus avancée que les phares. C'est avec ce beau cliché que se termine notre parcours parmi ces superbes et si élégants cabriolets Frua "nez long".



Après les coupés et les spider Frua "nez court", après les spider "nez long", voici venu le temps de terminer notre panorama des Maserati A6G/54 Frua par le coupé "nez long". Deux seuls exemplaires furent fabriqués, 2181 et 2194.

Au sujet de 2194, on sait peu de choses sinon qu'elle fut l'une des dernières A6G/54, livrée noire avec bande bleue en juin 1957 et qu'elle apparaît dans un film de 1957 : "le temps des œufs durs" de Norbert Carbonnaux avec Darry Cowl, Pierre Mondy et Jacques Dufilho (photo ci-contre à droite). Puis 2194 semble avoir disparu de la "planète automobile" ?

On dispose de beaucoup plus d'information sur 2181 achevée un an plus tôt, en mai 1956, en rouge-bande noire et vendue aux USA.



On voit ci-dessous 2181 lors d'un "meeting" sur l'hippodrome de Pomona en Californie en 1957.

2181 fut totalement restaurée en 2008, recevant le moteur de 2104. Voici ci-dessous la belle carrosserie toute en aluminium, polie avant de recevoir une nouvelle peinture aux mêmes couleurs qu'originellement en 1956.





2181 fut primée à Pebble Beach en 2014. On la voit ci-dessous avec le coupé Zagato 2106 (présenté en haut de la page 89 de cet ouvrage et porteur de cette arrête vive sur le capot). L'élégance de ce coupé 2181 est manifeste, peut-être encore plus que pour le spider. Les ailes arrières semblent légèrement plus proéminentes que celles de 2140 (présenté page 105) qui inaugura cette carrosserie mais sans le petit pli de caisse derrière la portière, emprunté au spider "nez long". Le coupé "nez long" Frua est sans conteste la Maserati A6 qui préfigure le plus la 3500 GT de Touring qui, présentée au salon de Genève 1957, sera un énorme "best seller" pour des voitures aussi chères !



Eh bien voilà, on peut mettre un point final au chapitre des A6G/54 Frua et bientôt même à celui des A6G/54 en général. Avant cela, voici une photo exceptionnelle montrant un ensemble de sept A6G/54 des trois carrossiers Zagato, Allemano et Frua prêtes à être livrées.



On reconnaît à droite de la photo l'Allemano 2111 avec sa première calandre (voir page 95). Juste à côté nous avons le spider Frua "nez long" 2187 qui était alors bleu avec une bande argent et attendait d'être livré à Charles Rizzagli, le propriétaire de la concession Maserati "Mille Miglia Motors" de San Francisco. Les deux coupé Zagato attendent bien callés sur des socles de caisses en bois qui les protégeront pendant leur embarquement sur un cargo à destination des USA. L'un des deux est probablement 2113. (voir page 90).



Toutes les Maserati A6G/54 sont des perles précieuses du Maseratisme, mais Ugo Zagato fut vraiment touché par la grâce quand il dessina son coupé A6G/54, merveilleux d'équilibre, de pureté et de finesse. Par ces images de 2124 saisies à Villa d'Este s'achève le chapitre des A6G/54, si dense en émotions !



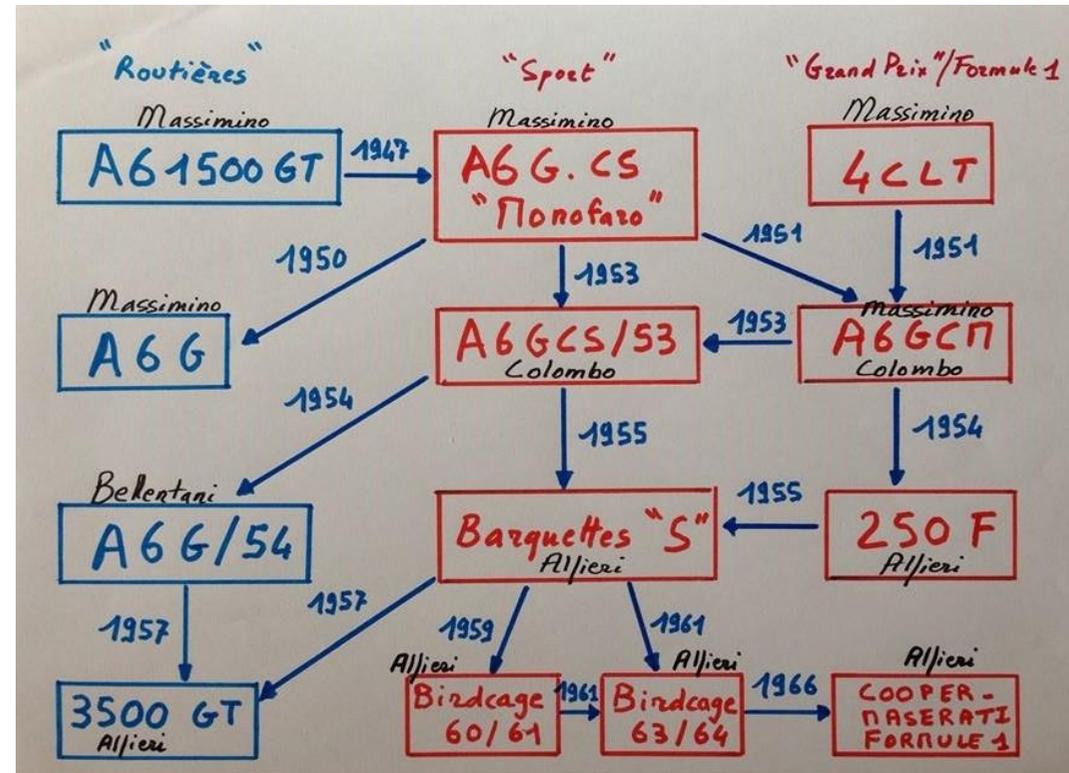
Epilogue

Chers amis Maseratistes et courageux lecteurs, les termes A6G.CS "Monofaro", A6G, A6GCM, A6GCS/53 et A6G/54 vous sont devenus peu à peu familiers. Nous avons visité ensemble et de fond en comble la maison des Maserati A6. Ces 137 exemplaires routiers et ces 79 bolides de courses, désormais particulièrement recherchés en collection, ont marqué par leur élégance et leur compétitivité la période 1946-1957.

Les descendantes des Maserati A6 connurent de grands succès : la 3500 GT se vendit (malgré son prix très élevé, celui d'un petit manoir) à 2225 unités de 1957 à 1964, les barquettes S se couvrirent de lauriers en catégorie "Sport" dès 1955 et que dire de la 250 F qui devint championne du monde de Formule 1 en 1957 avec Juan Manuel Fangio à son volant ?

Les Maserati A6 portaient ces succès à venir dans leurs gènes et assurèrent le lien entre les Maserati d'avant guerre et le fabuleux trio 3500 GT - barquettes S - 250 F qui, s'il ne reçut pas d'appellation A6, l'aurait pourtant parfaitement mérité, du moins pour les versions à 6 cylindres en ligne.

La descendance beaucoup plus éloignée des Maserati A6, les "Birdcage" à moteur avant (Tipo 60 et 61) ou arrière (Tipo 63 et 64), utilisa des 4 cylindres en ligne ou des V12 et des châssis non plus tubulaires mais "multi-micro-tubulaires". Cependant, l'esprit et la renommée des Maserati A6 accompagnèrent ces "Birdcage" dans leurs carrières, notamment auprès des "gentlemen drivers" qui s'essayaient en compétition. Le programme de Maserati en Formule 1 fut malheureusement interrompu pour des raisons financières après le "sacre" de la 250 F en 1957. Cependant, le V12 ex-certaines 250 F, ex-350 S, ex-Birdcage Tipo 63/64 permit aux Cooper-Maserati de remporter les Grand Prix de Mexico 1966 (John Surtees), de Kyalami 1967 (Pedro Rodriguez) et de se classer 3èmes des championnats constructeurs de Formule 1 en 1966 et 1967.



1957 à Modène, l'année charnière ! Les mécaniciens s'activent sur les nouvelles 3500 GT (les 1ère, 4ème et 5ème voitures à partir de la gauche). La 2ème à partir de la gauche est une A6G/54 coupé Zagato. La 3ème est la 150 GT spider Fantuzzi (voir aussi page 76 de cet ouvrage). Tout au fond en hauteur se trouve la carrosserie 300 S qui a servi aux essais sur le châssis (2043/003) du spider Fantuzzi. Au premier plan une 250 F de Formule 1 sans son nez et une barquette 300 S (numéro 1). Bel atelier : les routières d'âges différents côtoyaient les voitures de course, Formule 1 comprise !



Chers amis Maseratistes, il est temps de recouvrir nos rêves d'un drap pudique et protecteur, de refermer, telle une résidence de vacances, la "maison des Maserati A6" et cet ouvrage, mais avec la possibilité d'y revenir dès que l'envie et le temps le permettront, afin de nous replonger avec délice dans ce qui fut l'une des plus belles époques du Maseratisme !

Fine

Remerciements



En 2014 avec le coupé A6G/54 Zagato 2186 au "Museo Casa Enzo Ferrari" de Modène.

Un grand merci tout d'abord à ma famille qui accepte avec bienveillance ma quelque peu envahissante passion des Maserati !

Merci à Didier Belliot, à Barthélemy Lafont, à Patrice Zemouli, à Pierre-Cédric Vuilleumier, à Frédéric Gonin ainsi qu'aux nombreux autres amis de Maseratitudo qui alimentent ce merveilleux et incontournable site d'échange et de partage sur les Maserati.

Merci à Wouter Melissen pour son formidable travail de recherche sur les A6GCS/53 "Berlinette Pininfarina", à Martin Buckley, à Mauricio Tabucchi et merci aux rédacteurs des portails "Barchetta" et "Registro Pietro Frua".

Merci aux acteurs du Trident que j'ai pu rencontrer ainsi qu'à tous les restaurateurs de ces merveilles, merci aussi à tous les utilisateurs, vendeurs et acheteurs de Maserati qui contribuent à la pérennité de cette noble institution !

Forza Maserati, entusiasmo sempre !

Alido Fongione (Maseramo)

