

# *Hommage à Ken WHARTON*

*Par Eric Perrin*



*A l'attaque de la Course de côte Aoste - Gd St-Bernard en 1951, sur son ERA équipée de roues jumelées.*

Récemment, la revue anglaise Motorsport consacrait un article à Ken Wharton, le premier et certainement le plus illustre Volant d'honneur de notre écurie.

Fils d'un garagiste qui faisait des courses de vélo dans les années vingt, Ken Wharton commençait sa carrière sportive à 19 ans, en 1935,

avec une modeste Austin Seven avec laquelle il obtenait des résultats honorables à Donington et Brooklands.

Il se consacrait ensuite à son garage, puis la guerre repoussa la suite de sa carrière sportive jusqu'en 1948, saison qui le voyait courir avec trois voitures préparées par ses soins.

## *Hommage à Ken WHARTON suite*

Avec son MG J4 spéciale, les succès commençaient et il battit même Stirling Moss, qui pilotait une Cooper 500, dans une course de côte anglaise. Il s'essayait aussi en trial et faisait office de pionnier en construisant sa propre voiture très légère, équipée d'un moteur Ford "latéral", et bourrée d'astuces pour en améliorer la motricité, montrant ainsi la voie à toute une série de constructeurs d'engins de trial hautement spécialisés qui révolutionnèrent complètement ce sport. Il remportait d'ailleurs le championnat anglais de la spécialité en 1948 et en 1949.

Dès 1950, il passait à la Formule 3 avec une Cooper 500, qu'il utilisait aussi en côte avec un moteur 1000. Il démontrait sa versatilité en remportant le Rallye des Tulipes et le Rallye de Lisbonne au volant d'une Ford Pilot et commençait aussi à rouler en ERA, la maintenant mythique monoplace anglaise.

Finalement il terminait deuxième du "British Hill Climb Championship" 1950 très disputé malgré la longueur limitée des côtes anglaises.

Conduisant sa Cooper-Norton 500, une Cooper JAP V2-1100 ou la fameuse ERA R4D qu'il possédait en commun avec Ron Flockhart,

Wharton remportait ensuite quatre titres consécutifs de champion d'Angleterre des courses de côte, de 1951 à 1954 et était encore premier ex-aequo avec Tony Marsh en 1955.

Il participa aussi avec succès à de nombreuses courses de côte sur le continent où il rencontra les Meutards et se lia d'amitié avec eux, particulièrement avec Jacques Jonneret.

En 1952, il faisait ses débuts en Grand-Prix dans notre pays, sur le circuit du Bremgarten à Berne au volant d'une Frazer-Nash et terminait à une bonne 4<sup>e</sup> place.

Très actif, il était encore appelé par l'usine BRM pour piloter leur fameuse monoplace 16 cylindres avec laquelle il obtenait quelques succès malgré la fragilité notoire de ce bolide complexe. Il trouvait aussi le temps de piloter une Ford Zephyr dans des courses de voitures de tourisme.

En 1953, en plus des succès en côte, il obtint quelques victoires avec la BRM d'usine dans des courses secondaires anglaises. Insatiable, il fit aussi l'acquisition d'une Cooper-Bristol Mk2 et participa à plusieurs Grand-Prix et courses de F2, gagnant à Snetterton et Charterhall en Ecosse.

## *Hommage à Ken WHARTON suite*

Pour 1954, il restait avec BRM et avait un accident sérieux à Albi, en suivant ses camarades d'écurie Fangio et Gonzales, et détruisait sa BRM, miraculeusement sans se faire trop mal. En fin de saison, il conduisit aussi la Maserati 250F acquise par BRM comme voiture intérimaire avant la sortie de la nouvelle Formule 1 BRM P25.

1955 fut une année difficile pour Ken Wharton. Il quittait BRM pour Vanwall qui débutait en Formule 1 et eu un sérieux accident à Silverstone lorsque sa voiture prit feu, ensuite il connut plusieurs abandons. Il pilota aussi la Ferrari Monza de Jonneret,

avec ce dernier aux 9 Heures de Goodwood. BMC fit également appel à lui pour des tentatives de record sur longue distance avec une MGA.

En 1956, Ken Wharton courait en Sport avec une Ferrari et, associé à Phil Hill, sur une 290MM d'usine, il terminait 3<sup>e</sup> des 1000Km du Nürburgring.

En janvier 1957, il entamait alors un voyage aux antipodes avec sa Ferrari Monza et était en tête du Grand Prix de Nouvelle Zélande à Ardmore lorsqu'il eu un accident aux conséquences fatales.

*Sur Cooper, dans une  
côte anglaise en 1952.*



*A Goodwood en 1953, au volant  
de la complexe et fragile BRM.*

