



La Cooper Car Company est un constructeur automobile britannique fondé en décembre 1947 par Charles et John Cooper. Ensemble, ils ont commencé par construire des voitures de course dans le garage de Charles à Surbiton, dans le Surrey, en 1946. Dans les années 1950 et au début des années 1960, ils ont atteint les plus hauts niveaux de la course automobile, leurs voitures monoplaces à moteur arrière ayant participé à la Formule 1 et aux 500 miles d'Indianapolis. Le nom de Cooper résonne encore pour les fans de sport automobile grâce au traitement que Cooper a réalisé sur la populaire Mini qui a dominé dans les courses de rallye mais aussi dans sa catégorie sur les circuits.

Cooper a construit jusqu'à 300 voitures à un ou deux cylindres au cours des années 1940 et 1950, et a dominé la catégorie F3, remportant 64 des 78 courses majeures entre 1951 et 1954. Le modèle Cooper Bristol de Formule 2 à moteur avant a été introduit en 1952. Diverses itérations de ce modèle ont été pilotées par un certain nombre de pilotes légendaires - dont Juan Manuel Fangio et Mike Hawthorn - et ont renforcé la réputation croissante de la société en participant à des courses de Grand Prix, qui, à l'époque, étaient régies par les règles de la F2. La société a également commencé à construire des voitures de sport dérivées des monoplaces F2, ce qui a apporté un peu plus de succès à la société Cooper. En 1955, une nouvelle ère de voitures de sport à moteur arrière débute, propulsées par un Coventry Climax modifié. Avec le centre de gravité plus proche du milieu de la voiture, les "Bobtails" ont ouvert

la voie à une nouvelle ère de monoplaces à moteur arrière qui a débuté dans les courses de Formule 2.



Notre voiture, T20 CB/7/52, ne fait pas exception à ce lien étroit entre les monoplaces et les voitures de sport puisqu'elle a commencé sa vie en tant que voiture de Formule 2. Achetée par le coureur de F3 Cooper-JAP 500, John Barber, au début de l'année 1952, la voiture a participé à diverses courses de monoplaces en Ecosse et au Royaume-Uni. Sa toute première course a eu lieu à Boreham en août 1952, avant que la voiture ne soit engagée dans le 1er Scottish National Trophy à Turnberry. La voiture se retire de la course de la « Classe Libre » parmi les voitures F1 mais termine 2ème dans le "Grand Prix" F2. Les courses suivantes comprennent une 8ème position à Goodwood avant que la voiture ne retourne en Ecosse à Charterhall à la fin de la saison, où elle est fortement accidentée.

Barber reconstruit la voiture au cours de l'hiver sous le nom de Golding-Cooper avec une carrosserie Disco Volante et une immatriculation routière "NXH586" (qui est toujours présente sur la voiture aujourd'hui), un radiateur sous le nez, et une conduite à gauche. Elle était basée sur un concept que Cooper avait envisagé pour les Mille Miglia, mais qui n'a jamais vu le jour. Barber a terminé 4ème à Snetterton en mai 53. Il a ensuite emmené la voiture sur le circuit Douglas de l'île de Man pour le British Empire Trophy, après quoi il a fait une autre course à Snetterton en terminant 3ème, mais la voiture n'a pas pris le départ de sa dernière course en tant que "Disco Volante" à Silverstone.

A la fin de 1953, la voiture est passée entre les mains de "MacKenzie-Lowe" qui l'a confiée à l'usine Cooper qui l'a envoyée à Peel Coachworks. L'étrange carrosserie Disco Volante est alors

retirée au profit d'une carrosserie plus moderne et élégante basée sur le design DB3S. Aujourd'hui, la voiture conserve les caractéristiques de cette carrosserie de fin 1953. La CB/7/52 est ensuite vendue à Sir Clive Edwards qui l'utilise intensivement dans les courses de côte et les sprints de 1955 à 1960. Sir Edwards a vendu la voiture à Alistair McClelland, un garagiste qui a participé à des courses de club et à des sprints pendant quelques saisons, avant de la vendre en 1963 à John Quenby, ancien PDG du RAC/MSA. Quenby, âgé de 21 ans à l'époque, a piloté la voiture pendant un an et demi, puis l'a vendue à un agent de change inconnu de Dulwich lorsque Quenby est parti travailler en Australie. La voiture est ensuite passée entre les mains de plusieurs propriétaires, dont certains ont fait courir la CB/7/52 dans des courses historiques du VSCC, jusqu'à ce qu'elle soit rachetée par John Quenby en 1997. Il décide alors de commencer une restauration complète de la voiture, y compris une préparation de son moteur Bristol Type 100B. Après plusieurs années de travail, Quenby a vendu sa voiture en 2006 à son propriétaire actuel, un enthousiaste néerlandais, pilote accompli, qui fera courir avec succès la Cooper fraîchement restaurée dans les principales courses historiques, y compris des participations régulières au Goodwood Revival.



A ce jour, la voiture est vendue dans des conditions parfaites pour la course, avec un HTP valide. L'ensemble mécanique ayant été totalement refait par Classic Auto Edinburgh. Elle est également livrée avec l'immatriculation britannique NXH586 de 1953 qui pourrait s'avérer très utile pour les rallyes routiers, y compris les prestigieux Mille Miglia.

Avec sa carrosserie unique, CBB/7/52 est une opportunité rare de faire courir une voiture qui attirera les organisateurs des pluts eaux meetings et qui est éligible à de nombreuses séries telles que :  
 Fifties Legends, Woodcote Trophy ou Goodwood.

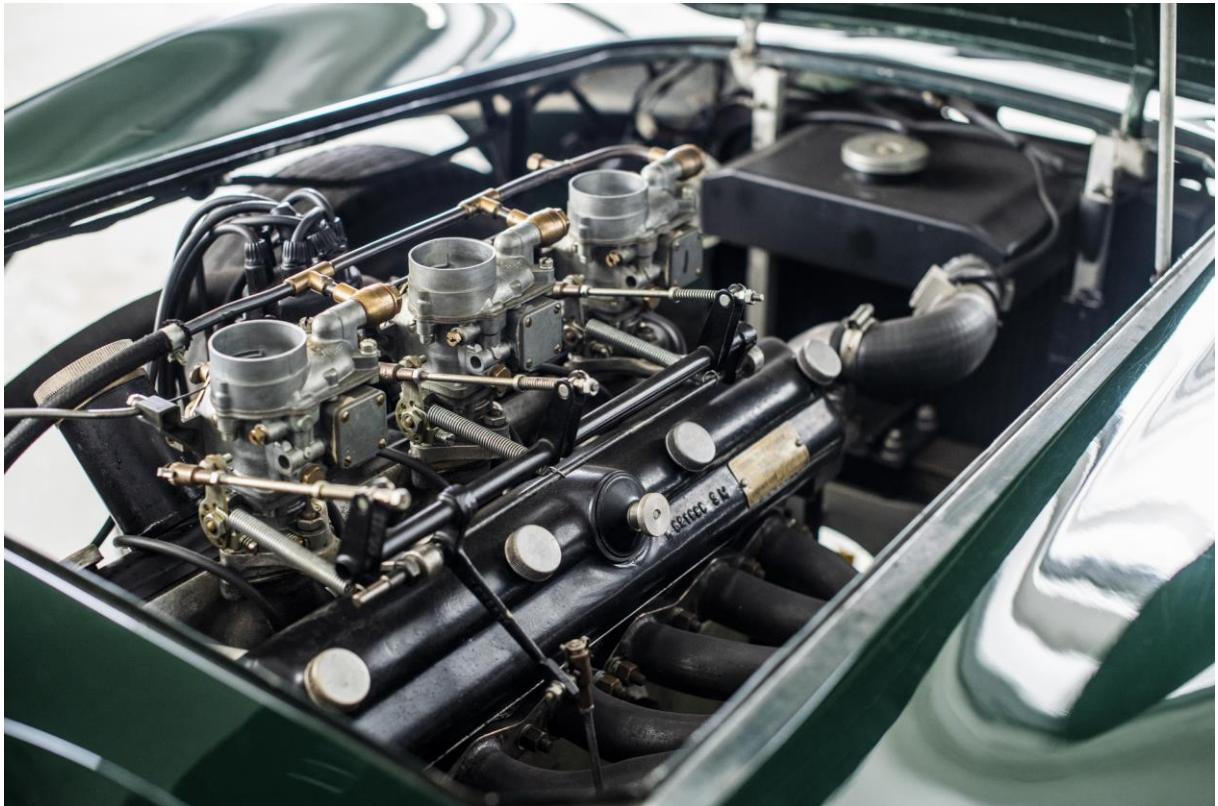


*The Cooper Car Company is a British car manufacturer founded in December 1947 by Charles and John Cooper. Together they began by building racing cars in Charles's garage in Surbiton, Surrey in 1946. Through the 1950s and early 1960s they reached motor racing's highest levels as their rear-engined, single-seat cars competed in both Formula One and the Indianapolis 500. The Cooper name still resonates for motorsport fans thanks to the treatment Cooper achieved on the popular Mini Cooper which dominated in rally racing but also in its class on racetracks.*

*Cooper built up to 300 single-and twin-cylinder cars during the 1940s and 1950s, and dominated the F3 category, winning 64 of 78 major races between 1951 and 1954.*

*The front-engined Formula Two Cooper Bristol model was introduced in 1952. Various iterations of this design were driven by a number of legendary drivers - among them Juan Manuel Fangio and Mike Hawthorn- and furthered the company's growing reputation by appearing in Grand Prix races, which at the time were run to F2 regulations. The company also began building sports cars derivated from the F2 single seaters bringing some more success to the Cooper company. In 1955, a new era of rear-engined sportcars started, powered by a modified Coventry Climax. With the centre of gravity closer to the middle of the car, the*

"Bobtails" opened the way to a new era of rear-engined single-seater which started in Formula 2 races.



Our car, T20 CB/7/52 is no exception to this strong link between single seaters and sports cars as it started its life as a Formula Two car. Bought by active F3 Cooper-JAP 500 racer, John Barber, in early 1952, he campaigned the car in various single seaters races in Scotland and UK and Scotland. Its first race ever was in Boreham in August 1952, before the car is entered in the 1<sup>st</sup> Scottish National Trophy in Turnberry. The car retired from the Class Libre race among the F1 cars but finished 2nd in the F2 "Grand Prix". Later races include an 8th position at Goodwood before the car is back to Scotland at Charterhall at the end of the season, where it was heavily crashed.

Barber rebuilt the car over the winter as the Golding-Cooper with Disco Volante bodywork and road registration "NXH586" (which is still with the car today), radiator slung under the nose, and left-hand drive. It was based on a concept that Cooper had been considering for a Mille Miglia effort, but which never happened. Barber finished 4th at Snetterton in May '53. He then took the car to the Douglas circuit in the Isle of Man for the British Empire Trophy after which he did another race at Snetterton finishing 3rd, but the car failed to start its last race as a "Disco Volante" at Silverstone.

At the end of 1953, the car then passed through the hands of "MacKenzie-Lowe" who sent the car back to the Cooper works who sent it to Peel Coachworks. The weird Disco Volante body is removed in favor to a more modern and elegant body based on the DB3S design. Today the car retains this end of 1953 body specs.

CB/7/52 was then sold to Sir Clive Edwards who used it extensively in hill climbs and sprints from 1955 to 1960. Sir Edwards sold the car to Alistair McClelland, a garage owner who club raced and sprinted the car for a couple of seasons until he sold it in 1963 to former RAC/MSA CEO John Quenby. Quenby, 21 years old at that time raced the car for a year and a half and then sold it to an unknown stockbroker from Dulwich when Quenby went to Australia to work for a while. The car then went to various owners, some of which raced CB/7/52 in VSCC Historic races until it was bought again by John Quenby in 1997. He decided to start a body-off restoration of the car including its Bristol Type 100B engine. After several years of work, in 2006 Quenby sold his car to current owner, a Dutch enthusiast and accomplished historic racer, who will successfully race the freshly rebuilt Cooper in major historic races including regular entries in the Goodwood Revival.



As of today, the car is sold a perfect race-ready conditions, with a valid HTP. Engine and gearbox have been fully rebuilt by Classic Auto Edinburgh. It also comes with the 1953 period UK registration NXH586 which could prove very useful for road rallies including the prestigious Mille Miglia.

With its one off body, CBB/7/52 is a rare opportunity to race a car that will attract race organizers and is eligible to numbers of race series such as Fifties Legends, Woodcote Trophy or Goodwood events.

## **Ownership History**

52: John D Barber, Billingsgate, London, UK

- Born as Cooper-Bristol T20 Mk1 Formula 2 single-seater
- rebodied as Golding-Cooper sports car with "Disco Volante" style body by Golding-Lucas Barwell Engineering
- left-hand drive
- road registration plate GB "NXH 58653" (which it retains today)

53: MacKenzie-Lowe, UK

- rebodied with "DB3S" style body by Robert Peel Coachworks
- Golding "Disco Volante" body scrapped

54: Cooper Car Company, Surbiton, Surrey, UK

- rebodied with "DB3S" style body by Robert Peel Coachworks
- for trade and resale only
- not raced by factory

55: Sir J. Clive Leighton Edwards Bt, Bicester, Northamptonshire, UK

- purchased less engine
- hill climbed and sprinted 1955 to 1960

60: Alistair MacLellan, Foster St, Bedford, UK

- garage owner

63: John R Quenby, Bedford, UK

- purchased when only 21 years old
- raced

64: Unknown Stockbroker, Dulwich, UK

66: Bill Wilks, UK

- VSCC historic racer

67: John Bateson & Tony Statham

- traders

70: Frank Rout

97: John R Quenby, Bedford, UK

- RAC/MSA Chief Executive (1990-2001)
- second term of ownership
- full restoration

01/03/2006: current owner

- raced for the last 10+ years on the historic racing scene

new FIA HTP in 2016