E-News AVRIL 2012

LURCY LEVIS

La traditionnelle journée d'essai de début de saison du Team C2C s'est déroulée sur le circuit de LURCY LEVIS le 23 mars.

Les anglaises étaient largement représentées avec une petite touche américaine….

- Jaguar Type E
- Jaguar XK150S
- AC Cobra
- Lotus Elite
- Triumph TR3

E-News AVRIL 2012

Cette journée a été une **grande première** pour 2 équipages qui ont découvert à cette occasion leur monture pour la saison 2012.

Il s'agissait de la première sortie circuit des **deux Jaguar type E** préparées par le team C2C.

Les mots les plus souvent répétés par les pilotes ce jour là !

Fiabilité **Plaisir** **Performance** **Elégance**

E-News AVRIL 2012

TOUR AUTO 2012

Le team C2C comptait 2 voitures au départ

- L'**AC COBRA** du team C2C avec l'équipage Ludovic Caron / Didier David
- La **JAGUAR XK150S** avec l'équipage Stéphane Guyot-Sionnest / Marie Nolin

Mardi 17 Avril départ à 6h30 du Grand Palais pour une semaine de course entre Paris et Nice

Après 5 jours de course et 2500 km à travers la France, **<u>les 2 voitures ont rallié l'arrivée</u>** Samedi 21 Avril à Nice.

E-News AVRIL 2012

Une belle régularité de l'équipage de la **XK 150S** a permis à Stéphane GUYOT-SIONNEST et Marie NOLIN d'approcher le TOP 40 et **avec une spéciale Joker** une place dans **le TOP 30 était en vue**.

Et pour l'**AC COBRA** et son équipage Ludovic CARON/ Didier DAVID, elle remporte le **Second Prix Morisette Racing** pour sa **combattivité**.

Bien qu'ayant perdu toutes chances de signer sa 3ème victoire au Tour Auto 2012, suite à des problèmes de frein et un accrochage sur le circuit de Charade, l'équipage de l'AC COBRA a continué d'attaquer **remportant 6 épreuves spéciales et signant deux 2ème temps sur 9 épreuves**.

Bravo à Shaun LYNN pour sa victoire sur AC COBRA….Rendez-vous l'année prochaine……

L'**AC COBRA** étrennait à l'occasion du Tour Auto 2012 sa **nouvelle livrée** aux couleurs de son nouveau partenaire **AMV LEGENDE ASSURANCE.**

E-News AVRIL 2012

C2C à l'honneur dans la presse

Dernières mises au point avant le grand jour. La gagnante du Tour Auto 2011 reprendra bientôt du service.

Quelques séances d'essais sont indispensables pour peaufiner les réglages, jauger la puissance des freins (ni trop, ni trop peu), évaluer l'équilibre du châssis et des trains roulants. Une check-list du niveau de celle qu'élaborent les grandes écuries en "moderne".

Tour Auto 2012

Formule gagnante

Avant le départ du prochain Tour Auto Optic 2000, Ludovic Caron, le double vainqueur de l'épreuve en 2008 et 2011 lève le voile sur sa façon très personnelle de préparer l'épreuve. Conseils d'expert en toute exclusivité.

TEXTE MANON AIDAN – PHOTOS CATHY DUBUISSON

Cette année le Tour Auto Optic 2000 ralliera Paris à Nice. Du Grand Palais à la Place Masséna, 230 équipages partiront à la découverte d'un tracé sophistiqué à travers la France. Un événement majeur du calendrier qui mobilise de plus en plus d'écuries et d'ateliers spécialisés. Ludovic Caron et son AC Cobra seront une fois encore sur la ligne de départ avec un objectif aussi ambitieux que limpide : gagner. En amont de l'épreuve, nous avons suivi le parcours fléché de ce pilote-préparateur aussi déterminé que minutieux.

Pilote et passionné

Ludovic Caron est un pilote qui met les mains dans le moteur sans pour autant rouler des mécaniques. Vainqueur du Tour Auto en 2008 et 2011, il participe à cette épreuve mythique depuis 2003, et ce fut d'ailleurs la seule et unique année où il dut abandonner. Lucide et rigoureux, il aime se préparer au mieux lorsqu'il aborde un nouvel événement. C'est pourquoi il a fait l'impasse sur le Tour en 2010 pour mieux se concentrer sur le Mans Classic. Bien lui en a pris, car dans des conditions intenses (plus de 32 C° sur la piste !), il est monté sur la plus haute marche du podium à la tête du Team 21. Les secrets de cette moisson de trophées ? Une préparation sans failles : "*Le Tour est une course où vous pouvez à un moment prendre un café en terrasse et vous retrouver trente minutes plus tard, couché sous votre voiture en rase campagne pour changer un maître-cylindre de frein. Il ne faut laisser aucune place au hasard, dès lors qu'il s'agit d'organisation et de préparation. La course se charge de vous apporter son lot d'imprévus. Dans tous les cas, il faut être prêt à les affronter et prévoir de pouvoir repartir, quoiqu'il arrive…*" Ludovic sait que la course est pleine d'aléas et qu'elle ne prend fin qu'une fois franchie la ligne d'arrivée, cette Lapalissade méritant d'être rappelée à l'occasion, car beaucoup de participants ont encore une vision "surréaliste" de cette épreuve aussi impitoyable pour les pilotes que pour les mécaniques. Il n'est donc pas étonnant que, dans cette même veine, Ludovic ait fait sienne cette devise chère à nos amis britanniques "*To finish first, you must first finish !*", soit pour terminer premier, vous devez d'abord terminer ! Pour mieux répondre à ce nouveau défi qu'est le Tour Auto 2012, "les" Caron (père et fils) partagent la même passion et leur équipe de compagnons bichonnent actuellement dans leur atelier – C2C, une adresse bien connue des amateurs – la célébrissime AC Cobra 289 noire que Ludovic pilotera une fois encore. Son but unique : la victoire, sinon rien. C'est exactement ce que disait Carl Kiekhafer, l'homme qui monta la première écurie professionnelle digne de ce nom pour faire triompher la Chrysler 300 dans les courses Nascar. Un jour, un journaliste lui posa cette question : "*Vous alignez trois voitures durant la prochaine saison. Quel résultat vous satisferait ?*" Ce remarquable patron d'écurie répondit : "*Qu'elles finissent aux trois premières places, ça me suffirait. Si vous n'avez pas ce genre d'ambition en compétition, mieux vaut passer vos dimanches à la pêche…*"

Une Anglaise ensorcelée

Dans cette version 289 "racing", la Cobra développe pas loin de 400 chevaux pour 950 kilos à vide. Autant dire que vous avez entre les mains un mélange (contre-nature ?) de finesse et de force brute. C'est cette pièce historique au passé limpide, pilotée en son temps par Carroll Shelby lui-même et bien d'autres virtuoses du volant, que Ludovic prépare méticuleusement aujourd'hui en visant l'optimum : "*Préparer cette voiture prend un temps infini. Il faut la dorloter. Pour elle, le Tour est une grande sortie. Elle est heureusement en très grande forme, mais il ne faut pas oublier qu'elle va sur ses cinquante ans ! Il faut penser à tout et surveiller le moindre signe d'alerte. Chaque année nous nous efforçons de corriger les points qui ont posé problème lors des courses précédentes. Nous devons être tout à la fois précis et rigoureux, car elle ne supporte pas la moindre approximation…*" Le travail de réglage et de mise au point est une affaire de famille : Ludovic Caron et/ou son père, ingénieur à la retraite, s'en chargent directement. Chacun connaît par cœur la mécanique de l'AC Cobra. Des écrous aux vis, tout est répertorié. Certaines pièces sont devenues rares, d'autres ne se fabriquent plus du tout. La gestion des pièces est donc un élément hautement sensible. Pour celles qui existent encore, Ludovic s'appuie sur son réseau : "*Notre stock de pièces est conséquent, mais il ne fait que diminuer car notre « consommation » est supérieure à notre capacité à les trouver. J'ai quand même vingt ans d'expérience dans le domaine des voitures anglaises et des « hybrides » anglo-américaines. Ça aide pour connaître les endroits où dénicher une pièce de qualité. En tout cas, pour bien les acheter, je privilégie la proximité. L'achat à distance ne garantit pas la qualité ou l'authenticité, encore moins que la pièce soit « montable » comme prévu !*" Pour les pièces qui n'existent plus, c'est le savoir-faire "maison" qui prend le relais : "*Les plaquettes de freins montées sur des étriers Girling ne se font plus. Résultat, on les usine nous-mêmes. Pour cela, on sélectionne la plaquette la plus approchante, et on la façonne aux cotes voulues. Côté métal d'abord, ensuite côté garnitures. C'est un travail pointu, il ne faut surtout pas endommager la matière. Heureusement, on est équipés pour !*".

Esthétisme et réalisme

Pour sublimer la voiture, il faut la connaître, l'aimer et prendre soin d'elle. En plus d'une préparation mécanique hors pair, le team C2C veille à maintenir l'allure de la voiture qui est la sienne depuis cinquante ans. Les divers intervenants (des compagnons pour la plupart) sont donc capables de jouer de la fraiseuse autant que de souder les pièces d'aluminium de la carrosserie. Chaque ajustement

Le lieu de tous les défis. Une fois derrière le volant, il reste à engager le dialogue.

E-News AVRIL 2012

C2C à l'honneur dans la presse

est fait en veillant scrupuleusement à respecter les formes parfaites du roadster AC, un coup de crayon qui est toujours cité en référence. Ludovic en donne un exemple : "*Pour le Tour Auto, la voiture est plus haute qu'à l'accoutumée. Vu la qualité du revêtement des routes de liaisons, comparée à celle d'un circuit, il faut qu'on s'adapte. On y trouve aussi un vrai bénéfice : ça nous permet de passer les gendarmes couchés sans trop ralentir ! Ce principe qui nous impose de respecter l'aspect de la voiture est poussé dans les moindres détails. Notre Cobra est ainsi équipée de protections conformes limitant la projection de gravillons sur la carrosserie. La voiture doit rester belle de bout en bout, et je la trouve encore plus ravissante dans sa livrée 2012*". Un avis que partage Franck Allard, président d'*AMV Légende* et partenaire de Ludovic sur les routes de ce prochain Tour Auto 2012 : "*Je suis un passionné d'anciennes. La sportivité, le respect et le goût de l'esthétisme que cultive Ludovic correspondent en tout point à notre philosophie. Notre engagement à ses côtés dès la préparation de cette AC Cobra est donc tout à fait naturel. Et nous le soutiendrons jusqu'à la ligne d'arrivée, à Nice*". Pour que la préparation soit parfaite, Didier David, le copilote, s'occupe de tous les à-côtés logistiques. Repérages, pointages et bien plus encore tant que l'équipage est sur les routes. Chaque membre de l'équipe doit trouver sa place et exercer son rôle dans cette organisation. Et c'est cette cohésion qui donne au team la puissance nécessaire pour prétendre à la première place. Ludovic Caron le précise, "*Une belle victoire nécessite une belle voiture et au-delà, une équipe prête à 200 %!*" Et c'est naturellement "in vivo", à savoir sur la route, que le travail de préparation paie. Gérer un monstre de cette puissance en respectant les contraintes de son âge est une affaire d'initiés. Ludovic Caron s'en amuse quand il en parle : "*Sur route, il faut y aller piano ! Dans les « spéciales » (portions chronométrées), il faut vraiment dompter la voiture, elle rue énormément et n'est jamais tout à fait en ligne. Comme le promet sa réputation, elle n'est pas* →

1. Une Cobra ne reste jamais longtemps "en ligne". Rétive et caractérielle, elle aime provoquer son pilote et maître, aujourd'hui comme en 1963. 2. Ludovic Caron est très attentif aux réactions de sa monture durant les séances de test. 3. "Powered by Ford" : le 289 est un small block extrêmement solide qui a d'ailleurs connu une brillante carrière sportive. En course, les Cobra Racing 289 sortaient près de 400 chevaux. Largement de quoi "énerver" les Ferrari GTO…

facile à garder sur le bitume. Didier David pourra vous en parler ! Après une semaine passée sur son siège baquet, le reste de l'année il lui est impossible de dire s'il a mal au dos parce qu'il ne sent plus rien ! Imaginez ! La voiture embarque un V8 Ford de 4,7 litres gavé par quatre Weber 48. Quand la puissance passe aux roues arrière, ça bouge sévère de partout ! J'en sais quelque chose : cette Cobra est la première de l'espèce à être équipée d'une direction à crémaillère et elle est vraiment très directe ! Il faut des bras entraînés pour la tenir".

Quelques règles de gestion

Lorsqu'on évoque ce chapitre avec Ludovic, il se montre intarissable : "*Elle est sujette au survirage intensif, et sur circuit, il faut gérer le freinage avec maestria, sinon, elle se venge ! Et puis il y a l'aérodynamique de la carrosserie. C'est son point faible. Il ne faut pas oublier que le dessin de la première AC Ace remonte au début des années cinquante et qu'il relève d'un certain empirisme, même si le résultat est de toute beauté. A haute vitesse, c'est aussi périlleux que de faire voler un fer à repasser ! Au Mans, dans la ligne droite, la voiture atteignait environ 280 km/h, ce que les concepteurs de l'Ace n'auraient jamais imaginé pouvoir atteindre dans leurs rêves les plus fous. La prise au vent étant très importante, je sentais l'avant se soulever. A cette vitesse, le volant flotte, il n'y a plus qu'à laisser faire, en espérant qu'il n'y aura aucun obstacle soudain sur la piste*". Préparer sa voiture pour le Tour Auto suppose généralement un budget conséquent. Pour courir dans la catégorie VHC, tout est fonction du niveau de performance recherché, de l'expérience de l'équipage et du nombre de courses auxquelles on participe. Soutenu par *Catella, Motul*, et depuis cette année *AMV Légende*, Ludovic Caron fait preuve de pragmatisme, sur ce point : "*Pour le Tour Auto le budget s'articule de la manière suivante : il y a d'abord l'engagement. Pour la préparation de la course, les coûts varient de quelques centaines d'euros si on reste sur des opérations simples du type vidange jusqu'à plusieurs*

1. Les Weber composent un superbe ensemble au centre du V. 2. Cette Cobra n'est pas seulement une "bête à concours" en VHC, elle revendique un glorieux passé. Celle-ci fut engagée au Mans en 1963 par AC Cars aux côtés d'une deuxième Cobra inscrite par un distributeur américain du réseau Shelby. Seule la première citée termina l'épreuve en 7e position après une course régulière.

3. Les pièces d'origine se faisant rares, il faut en passer parfois par l'adaptation ou la refabrication. Chez C2C, on a quelques stocks en réserve, mais au fil des ans, ceux-ci s'amenuisent.

La légende du pilote-constructeur Carroll Shelby s'est construite avec la Cobra. Ce sticker est là pour le rappeler au public du Tour Auto 2012.

TOUR AUTO OPTIC 2000 (16-21 AVRIL)

Pour plus d'informations : www.tourauto.com
- 16 avril : vérifications techniques et administrative au Grand Palais (ouvert au public)
- 17 avril : Paris-Beaune (circuit de Dijon-Prenois)
- 18 avril : Beaune-Aix les Bains
- 19 avril : Aix les Bains-Clermont-Ferrand (circuit de Charade)
- 20 avril : Clermont-Ferrand-Nîmes
- 21 avril : Nîmes-Nice (circuit Paul Ricard)

Le Tour Auto est organisé par Peter Auto et l'Asa Tour Auto (103, rue Lamarck 75018 Paris Tél. 33 (0)1 42 59 73 40).

dizaines de milliers d'euros si on s'offre le grand jeu. Dans ce cas, c'est qu'on s'est autorisé, par exemple, à refaire entièrement le moteur. A cela, s'ajoutent les frais logistiques pour la semaine de course et les à-côtés, sans oublier l'assistance, elle aussi coûteuse. Enfin, un poste dont on parle assez peu et pourtant : le carburant ! En course, la Cobra engloutit entre 35 et 60 litres ! Et là, il n'y a pas d'astuce, pas d'alternative, c'est une donnée d'époque, il faut faire avec. Pour finir, et je ne le souhaite à personne, la variable majeure est la remise en état de la voiture suite à une sortie de route ou un gros incident mécanique. L'addition, dans ce cas, peut grimper vite, surtout avec une carrosserie en alu". Pour le Tour, la Cobra 289 de Ludovic Caron profite d'une assistance expérimentée, capable de gérer plusieurs voitures durant la même épreuve et avec la même attention.

Un état d'esprit

En toutes circonstances, l'équipe s'adapte aux aléas de la route et aux pépins mécaniques, tout en suivant les contraintes de temps et le rythme de la course. Son efficacité a permis à la belle Cobra d'enrichir un palmarès qui laisse rêveur au vu de sa longueur. Cette assistance est un complément majeur aux travaux de préparation réalisés en amont. Sur le terrain, elle apparaît tout simplement indispensable. Et Ludovic de conclure : "*Je me réjouis de revoir les voitures sous l'immense voûte du Grand Palais. Le Tour Auto est une des plus belles épreuves VHC du calendrier et j'ai eu le grand plaisir de la gagner deux fois déjà. Et puis, elle ouvre en quelque sorte la saison, c'est donc l'occasion de retrouver les copains et de revivre une ambiance vraiment unique. Sur la piste, on se bat comme des chiffonniers, mais comme c'est une course de gentlemen-drivers… Il n'y a pas d'animosité, et personne ne franchit la ligne blanche du fair-play. Heureusement, nous sommes tous des passionnés, et nous avons un grand respect pour les voitures qui sont en course. L'esprit sportif est bien là, mais il ne doit pas l'emporter sur le plaisir de « voir courir l'histoire », comme le rappelait une ancienne affiche des Coupes de l'Age d'Or*". Message reçu…

Atelier C2C
2T Rue Charles de Gaulle 91070 Bondoufle
Tél. 06 82 60 92 07

E-News AVRIL 2012

Disponible à la vente

Les voitures disponibles à la vente

MUSTANG 289 – Préparation Course

Tour Auto / Masters / Spa 6 Hours …..

Jaguar XK150 S Coupé – Préparation Course

Tour Auto / Sixties Endurance / pré 63 GT…..

Jaguar Type E Coupé semi-lightweight - Culasse wide angle

Tour Auto / Le Mans Classic / Sixties Endurance / Masters……

Restauration C2C

Austin Healey 3000 Mk3 – Ice Blue Flancs Ivoire

Jaguar Type E série 2 - Burgundy

Jaguar XK140 Coupé – Navy Blue

Dossiers complets sur demande

E-News AVRIL 2012

Calendrier 2012

Le team C2C sera présent sur ces épreuves, n'hésitez pas à nous contacter.

Classic Days Magny Cours – Avril

Spa Classic – Mai

Le Mans Classic – Juillet

Silverstone Classic - Juillet

Nogaro – Septembre

Goodwood – Septembre

Le Castelet 10 000 Tours - Octobre

BRM - V8 AC COBRA

A l'occasion des **50 ans de l'AC Cobra** Ludovic Caron et BRM ont décidé de célébrer l'évènement avec une

BRM - V8
AC COBRA

Série limitée à 12 pièces, clin d'œil au « 12 » arboré par l'AC Cobra CSX2127 à Sebring en Mars 1963 pour sa 1ère course

BRM - V8 AC COBRA

La **V8 AC Cobra** reprend les principes techniques propres à BRM, **boitier titane** avec un **design unique** alliant damiers noir mat et noir brillant. Les inscriptions mythiques **V8 et AC Cobra sur la couronne**, un **fond noir carbone** avec les indicateurs de couleur blanche sur un bracelet cuir noir percés de ronds blancs rappellent la ligne noire soutenue par les ronds blancs et les jantes blanches de la Cobra CSX2127, verre saphir, boitier transparent.

L'écrin avec plaque constructeur numérotée souligne la relation privilègiée de B.R.M. avec l'automobile d'exception.

Vous voulez une AC COBRA !

Ludovic CARON 06 82 609 207 / ludoviccaron@hotmail.com

E-News AVRIL 2012

Remercie ses partenaires et ses fidèles clients

www.legende.amv.fr

www.motul.fr

www.catella.fr

www.brm-manufacture.com

Crédit photos S.Vaillant / C.Dubuisson

C2C 2 ter, rue Charles de Gaulle 91070 BONDOUFLE Tél: 06 82 609 207 ludoviccaron@hotmail.com