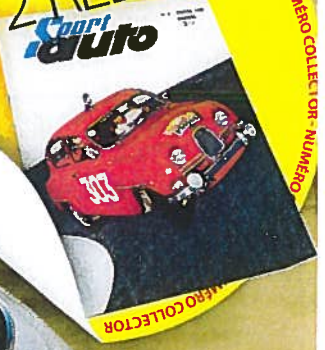
Sport auto

MONDADORI FRANCE

L'AUTOMOBILE D'EXCEPTION N°563 DÉCEMBRE 2008 5 €

NUMÉRO COLLECTOR · NUMÉRO COLLECTOR · NUMÉRO COLLECTOR · NUMÉRO COLLECTOR · NUMÉRO COLLECTOR

EN CADEAU
LE N°2 RÉÉDITÉ



CE ENCORE
SPORTIVE ?

GUIDE D'ACHAT 140 MODÈLES TESTÉS

PORSCHE PANAMERA

V6, HYBRIDE, V8 TURBO, 4 ROUES MOTRICES

DOSSIER

BOÎTE MÉCA
BOÎTE ROBOTISÉE
LA FIN DU LEVIER ?
TROIS MATCHS POUR JUGER

T 02424 - 563 - F: 5,00 €

CONCENTRÉ DE VENIN

Sur le circuit de Montlhéry, nous avons réuni trois Cobra, une 289 « civile », un glorieux roadster de course et un coupé Daytona, aussi splendide que monstrueux. But de l'opération, outre le plaisir, comprendre pourquoi ce reptile fascine le monde depuis quarante-cinq ans.

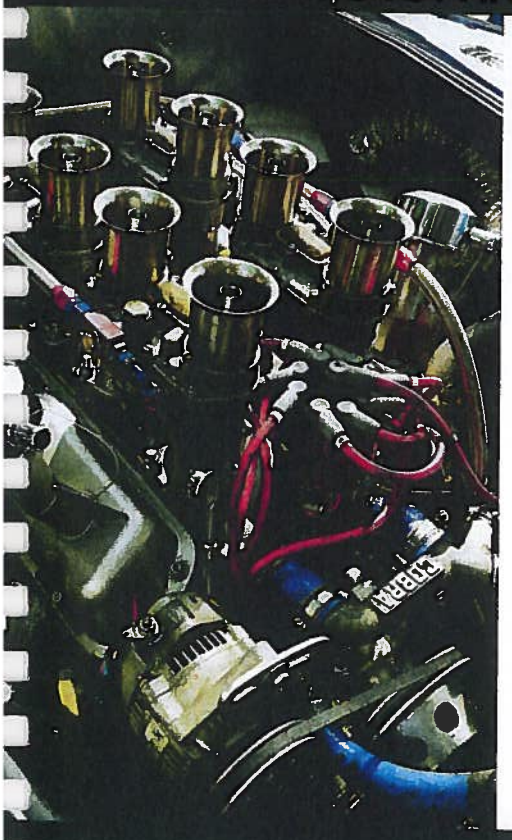
Par Robert Puyal **Photos** Laurent Villaron

CATELLA
201

C2C : FRENCH CONNECTION

Nos trois Cobra nous ont été confiées par C2C, l'atelier spécialisé que tiennent René et Ludovic Caron en région parisienne, à Bondoufle (91). Les passionnés se chargent d'enrichir le trop court palmarès de la Cobra : victoire au Tour Auto, belles prestations au Mans Classic, en attendant la suite. Par ailleurs, la maintenance de toutes sortes de voitures de course historiques est dans leurs cordes. Contacts : 06.82.60.92.07. teamc2c@hotmail.fr

LA COBRA COURT, SITÔT FINIE ! EN 1965, ELLE REMPORTE LE TITRE MONDIAL EN GT.



En haut de l'anneau, la 289 de Sebring 1963, avec le hard-top Le Mans qui améliore son profilage. En bas, la Daytona reconstruite par C2C sur un châssis de roadster.

Avec une préparation soignée mais pas extrême, le V8 4,7 litres sort 450 chevaux !

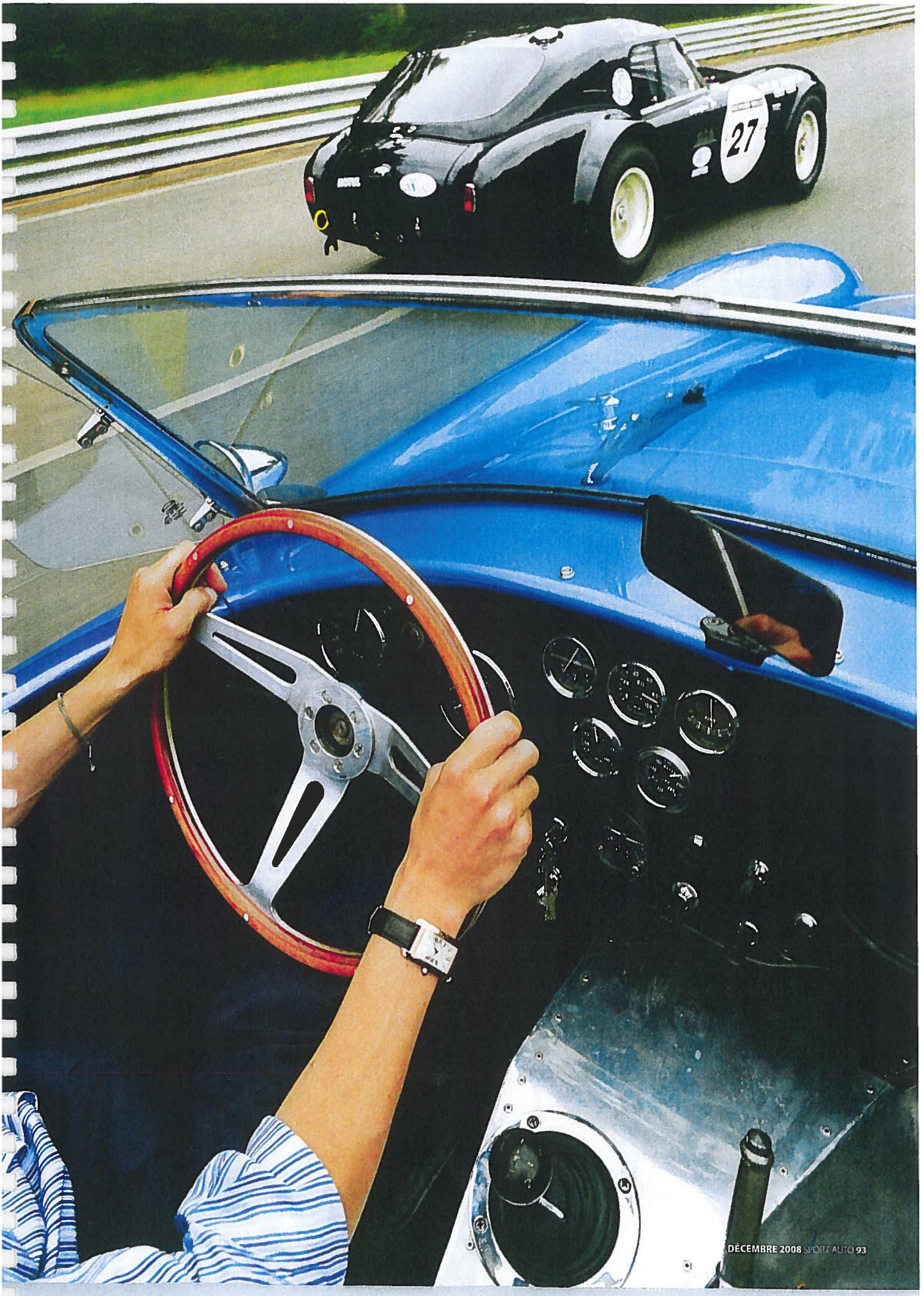
et par ailleurs Ford USA. Le mariage se fait et Shelby, aux commandes de l'opération, organise une usine de montage en Californie.
Née pour courir, la Cobra court, sitôt finie. Trois voitures sont alignées par le team Shelby, au nombre desquelles CSX 2127, le roadster noir de ces pages. Elles mènent dès leur première course mais sont d'abord à la peine, faute d'organisation. Par la suite, les Cobra raflent un triplé en GT aux 12 Heures de Sebring et multiplient les résultats spectaculaires, notamment une quatrième place au Mans en 1964, première GT devant les GTO. Sommet : le titre mondial 1965 en GT.
Parallèlement, les premières machines sont livrées au client, pour 6 000 $ (pardon, 5 995), soit 50 % plus cher qu'une Corvette Sting Ray. Au regard de la valeur d'une Cobra aujourd'hui (comptez entre 0,5 et 1,5 million d'euros), c'était pourtant une affaire, mais en quatre ans, il ne se trouva pas plus de 1 011 acheteurs, 75 pour l'éphémère 260 (4,2 litres), 580 pour la 289 et 356 pour la 427 (7 litres !). L'urgence à développer la GT 40 puis la Mustang Shelby condamne la Cobra. Assez d'AC, dit-on à Detroit et Shelby et Ford repartirent à bon rythme vers d'autres aventures.
Commence alors le règne de la nostalgie. Les pilotes locaux héritent des monstres de l'équipe officielle. La Cobra CSX 2127 a ainsi remporté un titre national en GT en 1972, neuf ans après sa naissance ! Cette même machine est aujourd'hui la pièce maîtresse de l'écurie qu'entretient Ludovic Caron, préparateur et pilote. Il nous l'a confiée pour cette rencontre pédagogique sur le circuit de Montlhéry, amphithéâtre idéal pour un cours d'histoire. Sa carrosserie alu est coiffée d'un hard-top en polyester, apparu sur les roadsters courant les 24 Heures du Mans.
450 chevaux, c'est toujours ce que revendique Caron. Son atelier spécialisé,

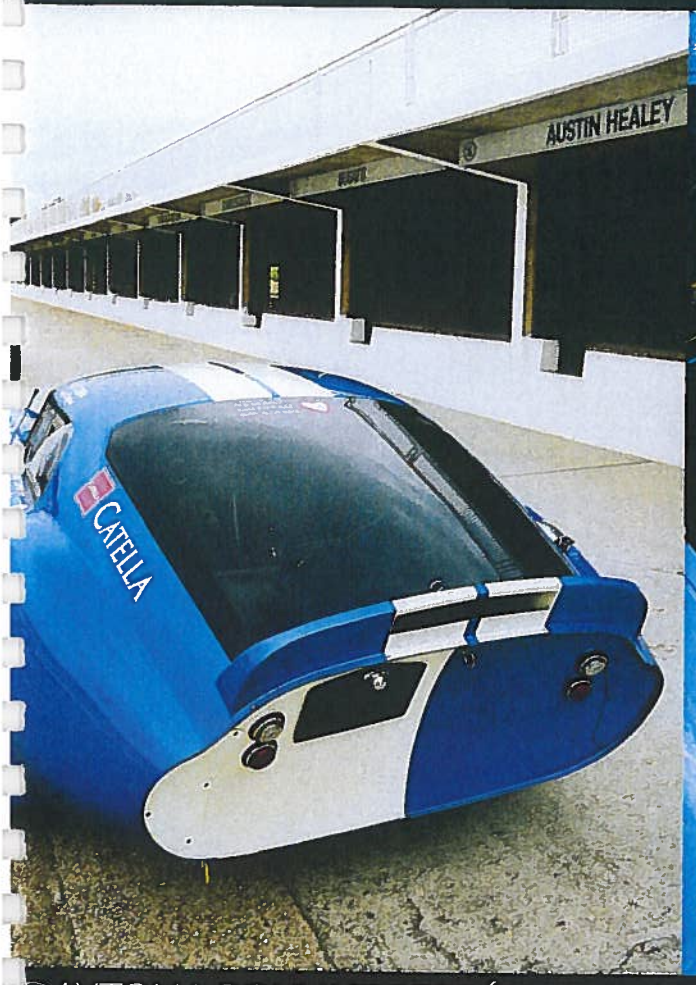
u'en pensez-vous ? La Cobra est peut-être bien la voiture la plus
e » du monde. La plus désirée, la plus mémorable. A tel point
riquée seulement quatre ans officiellement, de 1963 à 1967, elle
plus cessé, depuis, d'être répliquée, copiée, relancée…
nt que, aujourd'hui encore, sa seule présence dans la rue ou sur un circuit
e les curieux. A tel point que, tout blasé que vous soyez, sa silhouette
ous titille le cerveau droit. Vous savez, celui des réflexes archaïques,
its bestiaux, l'atavisme cow-boy et aussi le côté enfantin, à tout prendre
ur de nous-mêmes.
qé la veut rustique et ne se trompe pas. Châssis simpliste, ressorts
élicoïdaux pour la course), boîte quatre, gros moteur de grande série
s) à distribution simplissime (arbre à cames central, tiges et culbuteurs,
papes seulement). Attention, quand même, à ne pas trop simplifier
plicité. On ne crée pas une aussi belle puissance, et surtout
transmet pas, sans s'occuper fermement de chaque pièce de la chaîne.
e puissance qui déchaîne tous les fantasmes. « *De série* », Shelby prétend à 271 chevaux, mais il propose à ses clients sportifs (ce qui sous-entend que certains ne l'étaient pas !) arbres à cames spéciaux, nouveaux poussoirs de soupapes, pièces renforcées, batterie de carbus Weber à la place du quatre-corps Holley, etc. A la clé, 385 ch. Ceci à une époque où 100 ch vous consacrent sportive, où Mercedes plafonne à 195 ch, où les Ferrari en proposent alors 240, 300 sur la GTO.
En spécification course, les Shelby approchaient les 450 ch, pour moins d'une tonne… Aujourd'hui encore, les machines posées à nos pieds inspirent le respect. La puissance est celle d'une Alfa 8 C Competizione, 50 % plus lourde, que personne ne considère comme une machine ennuyeuse…
Révisons très vite cette généalogie atypique. Le constructeur britannique AC (Autocarrier) se trouve en manque de moteur, l'avionneur Bristol décidant de cesser la fabrication des six cylindres (repris des BMW d'avant-guerre) qu'il fournissait jusque-là. Le pilote texan Carroll Shelby, bon connaisseur des automobiles britanniques depuis qu'il a couru pour Aston Martin, rêve d'associer la puissance facile d'un V8 américain à un agile châssis européen. Il sollicite AC,

LE CHÂSSIS EUROPÉEN ET LE FACILE V8 AMÉRICAIN FONT ALLIANCE.

RES TECHNIQUES COBRA 289 SEBRING

4 727 cm³ ■ De 380 à 450 ch ■ Transmission aux roues arrière ■ Boîte Ford ■ 4 rapports synchronisés ■ Direction Shelby à crémaillère ■ 0 à 100 km/h : 4"0
maxi : 280 km/h ■ La 289 civile est moins puissante de 100 ch environ ■ La 289 Daytona, dotée d'une mécanique semblable, permet une vitesse maxi de 305 km/h
- largeur - hauteur : 3 850 - 1 550 - 1 240 mm ■ Empattement : 2 280 mm ■ 700 kg


27



Proche cousine des deux machines de course, la 289 de série avoue quand même plus de 300 chevaux !

DAYTONA POUVAIT PERPÉTUER LA DYNASTIE COBRA. FORD NE L'A PAS VOULU.

oir encadré ci-contre), ne tire pas davantage du 4,7 litres en s'en tenant au ment VHC, notamment les bielles et vilebrequin en acier. Caron a remporté volant le Tour Auto 2008.

rer la bête, c'est une expérience. Vibratoire, pour commencer. Comme ture elle-même, l'habitacle est plutôt de petites dimensions. Mais ce n'est as du levier (ni du volant) qui est rapiécé de « guidoline » par-dessus le bois ique. Les gestes de pilotage sont donc amples, à l'ancienne, mais tions de l'auto sont tout ce qu'il y a de violent. Avec l'empattement très 2,28 m, soit 13 cm de moins qu'une Opel GT !), la vivacité avec laquelle bilité passe de *« juste ce qu'il faut »* à *« franchement trop »* réclame au moins entissage. Au volant de cette machine rétive, aussi mobile au lever d qu'à l'accélération, les sensations sont garanties. Et en virage l'adhérence s Dunlop course semble presque excessive au braquage, pour s'évanouir uement sous l'accélération… Tracer une trajectoire propre relève f. Cette conduite palpitante doit bien sûr s'apaiser avec l'expérience mais même, courir en endurance avec une telle monture, c'est comme ger 24 heures un rodéo…

me épisode, le roadster civil. A cette Cobra-ci, toute pimpante dans e couleur rétro, avec accessoires d'époque, chromes soignés et vrai cuir, nerait le bon Dieu sans confession. Trompeur ! Elle est presque aussi e et vous désarçonne d'autant mieux que l'adhérence ne semble jamais e, dès lors que la voiture roule. Au hasard des évolutions moteur, pose aujourd'hui entre 300 et 350 chevaux. Une reprise de gaz sur sol ement humide, sur une bretelle d'autoroute par exemple, a de quoi sérer dans le trafic de façon plus intime que prévu. D'autant que la voiture sse, que l'on y est assis plutôt droit, c'est-à-dire pour une bonne part à l'extérieur, et que l'on voyage à hauteur des roues des camions. Moins d'une tonne contre 38 bien pesées, il y a des moments où se sentir léger est soudain moins agréable ! Tout de même, ce tempérament inextinguible, cette fougue indomptée qui méprise vos habitudes de conducteur moderne, c'est, là aussi, inoubliable…

Côté puissance, la Cobra n'a donc jamais été embêtée. Et pour rustique qu'il fût, son châssis passait tout de même au sol une partie suffisante de ces chevaux. Seul écueil, l'aérodynamique. Le hard-top « Le Mans » est une réponse empirique, la Cobra Daytona est la solution efficace. Et magnifique. Les avantages de la 289 se trouvent à présent emballés sous un fuseau fermé, profilé au mieux par Peter Brock. Le museau fuselé s'abaisse pour prendre son air au plus près du sol. Le pavillon s'intègre souplement à la ligne générale. Enfin, l'arrière se termine par un brutal coup de ciseau, conforme aux préceptes de la ligne K. D'où des vitesses de pointe très largement majorées (305 km/h).

Au volant, on change de monde. Bien assis dans un habitacle, on retrouve les repères que les roadsters s'amusent à disperser. Cette fois, la poussée, toujours aussi féroce, est clairement orientée vers l'avant. Et l'ensemble des commandes est plus précis. Il faut dire qu'il s'agit d'une voiture neuve, reconstruite dans les ateliers de C2C sur un châssis historique de roadster. Avec la Daytona, la Cobra a opéré sa mutation. Mais, à trop s'améliorer, elle écornerait son aura de machine difficile, pour ne pas dire dangereuse, réservée aux constructeurs suffisamment subtils pour la comprendre et assez courageux pour s'en rendre maîtres.

Le jour baisse sur l'anneau de Montlhéry et le test émotion s'achève. Concluant : la Cobra est bien une grande voiture.

Ah… Et monsieur l'essayeur daignerait-il nous expliquer ce que c'est qu'une grande voiture ? Facile. Une voiture dont on a toujours envie après l'avoir conduite et qui continue à vous hypnotiser. ■

s remerciements vont aussi au circuit de Montlhéry. Avec une équipe de communication entièrement renouvelée, ce lieu va revivre. Dès l'an prochain (le 19 septembre 2009), ome Héritage Festival verra le jour pour sceller ce nouveau pacte.