COBRA ROADSTER 1963 ET COUPÉ DAYTONA

« Gentlemen, start your engine ! * »

En piste à partir de 1962, la saga des Cobra et des hommes qui les ont charmées signe une belle page de l'histoire de la course automobile.

*To finish first, first finish**.*
Le slogan est connu, mais Ludovic Caron et son père René se plaisent à le lancer les yeux brillants. Les deux gentlemen drivers se font plaisir avec des autos parfaitement affûtées ; Ludovic se confie, à brûle combi.

// Texte Philippe Gutiérrez, photos Cathy Dubuisson

Avec dix participations au Tour Auto au compteur, Ludovic Caron, quarante ans, a un joli palmarès : deux fois 3e, une fois 2e et deux fois 1er.

* Messieurs, démarrez vos moteurs
**Pour terminer premier, il faut en premier terminer.

« C'est mon père qui a commencé, sourit Ludovic. Il faisait des courses de côte en R8 Gordini au début des années 70. Ce qui fait quarante ans de passion automobile sur deux générations, avec un faible pour les sixties et les seventies. J'ai été élevé là-dedans, avec le hamac pendu à l'arceau de la Gordini ! Puis il y a eu le kart à six ans. Une fois, je me suis enfui de la plage pour voir une course. Je me souviens, c'était à Menton, une course à l'ancienne avec des bottes de paille. Finalement, le père Noël apportera un kart. Et il y aura les championnats d'Europe et du monde où j'ai côtoyé de futurs grands, Fisichella notamment. Cela m'a logiquement conduit à la formule Ford. Mais en 1991, il y a eu la loi Évin relative à la lutte contre le tabagisme et l'alcoolisme et j'ai perdu mon sponsor.

Vu sous cet angle, il est inutile de démontrer pourquoi le coupé Daytona a une meilleure tenue à haute vitesse.

CSX2127 porte le numéro 97 en 1963. Dan Gurney aux commandes semble vérifier la rigidité du châssis !

C'est un roadster, mais cela mérite une explication : on lui a greffé un hard-top sur le dos pour améliorer l'aérodynamique.

Puis mon père a cessé de piloter. Tout cela a fait que j'ai mis mes projets en pilote en veilleuse. J'ai fait le choix d'être un professionnel dans un tout autre domaine et de piloter pour le plaisir. Je ne regrette pas.

IMPLIQUÉ DANS LE MYTHE

En 1993, mon père a acheté une Austin Healey et l'a préparée pour courir les Deux Tours d'horloge au Castelet. Il m'a proposé de la conduire à Montlhéry en juin. Avec une préparation standard, je fais le troisième temps. Dans la foulée, un collectionneur qui cherchait quelqu'un pour une T70 me prend comme 3e pilote. Et je me suis embarqué dans la voiture ancienne, avec de bons résultats en Elva Mk7, en Lotus Seven et en Jaguar Type E.

Je me suis de plus en plus impliqué dans les Cobra mythiques parce que c'était une affaire d'homme. Pas au sens "testostérone" du terme, mais parce que l'aventure de la Cobra s'est faite grâce à la volonté et à la ténacité de personnes qu y croyaient. Comme William Lyons avec Jaguar. Pour Caroll Shelby, c'est la volonté de convaincre Ford et AC et celle d'aller battre Ferrari avec un moteur américain dans un châssis européen. Le roadster sera parfait pour les circuit techniques et très serrés des circuits américains. Mais Shelby voulait une auto qui lui permette de s'aligner sur les circuits rapides du championnat FIA. Quand il a rencontré ces problèmes d'aérodynamique, à partir de 250 - 260 km/h, Pete Brock a intégré l'équipe et a fait la Daytona. On peut faire un parallèle avec la démarche de >>

Le V8 Ford de 289 ci est coiffé par un collecteur mitonné par Shelby et quatre carburateurs Weber de 48 mm.

La prise d'air du capot abreuve en direct les huit cornets des Weber.

On est très près du pare-brise, l'atmosphère du roadster est confinée.

Les pompes à carburant électriques sont dans la malle, contre le réservoir.

La pédale de freins avait 40 ans de sollicitation, Ludovic l'a remplacée, pour sa sécurité.

Le radiateur d'huile de pont arrière et le support de cric caractéristique.

Dan Gurney en 1963, la première saison de CSH2127.

14/09/63 Bob Holbert (CSH2127), Dan Gurney (99) et Ken Miles (98). Appuyé au centre, Caroll Shelby parle à son équipe.

Le jublilé le plus triste

Caroll Shelby vient de disparaître le 10 mai 2012 à Dallas. Il y a cinquante ans, il concevait la Cobra dont le jubilé sera marqué d'un crêpe noir. Né en 1923 au Texas, Caroll Shelby démarre tard une carrière de pilote de course qu'il devra interrompre pour des raisons de santé. Mais en point d'orgue il remporte les 24 Heures du Mans en 1959 aux commandes d'une Aston Martin DBR1, avec son coéquipier Roy Salvadori. Les deux champions ne se retrouveront pas au Mans Classique. La nature est ainsi faite que Roy Salvadori est lui aussi décédé le 3 juin dernier.

Greffé du cœur et du rein, Caroll Shelby s'est très tôt investi dans diverses œuvres caritatives.

Toujours souriant, avec les enfants, et la Mustang GT 500.

Avec son fameux Stetson, l'homme a un sacré look de cowboy texan.

Les différences sont flagrantes de profil, en particulier au niveau de la hauteur de caisse et des porte-à-faux avant.

>> Jaguar lavec ses ow-drag, ou de Ferrari. Où sont les différences entre la 250 SWB et la 250 GTO ? Pas tant au niveau de la mécanique et des trains roulants, c'est l'accastillage qui a changé. Brock avait vingt-cinq ans à l'époque, il a profité d'un changement dans le règlement des courses pour optimiser son idée et l'utilisation de l'appendice aérodynamique. La carrosserie est complètement nouvelle, il a signé un chef-d'œuvre !

Shelby fabriquera six coupés Daytona avec pour objectif d'être champion du monde en GT. Il atteint son objectif en 1965. Après, c'est une autre logique qui se met en place. Edsel Ford va se focaliser sur le projet GT40 et demander à Shelby d'arrêter avec les Cobra. Mais il mettra son nom sur des Mustang. Un peu à la façon de Mercedes avec les AMG premier stage. C'était une idée super en avance en marketing.

DE LA DAYTONA AU ROADSTER

Elle fait partie des quatre Robert Sarrailh, réalisées pour son team ATS. Avec l'autorisation de Shelby de faire un coupé Daytona. En 2004, j'ai fait 3e au Tour Auto avec mon père et on a couru au Mans. Je l'ai tapée au Tour Auto et ce n'a pas été simple à réparer. J'y fais très très attention aujourd'hui car c'est de l'aluminium et elle ne supporterait pas un autre choc. Cela étant pour participer au grand rendez-vous du Goodwood Revival, en Angleterre, il est de bon ton d'avoir une auto qui a un palmarès. Alors nous avons pisté une autre voiture.

On aperçoit au premier plan les grosses écopes à air pour les freins du roadster.

Sur la Daytona les collecteurs d'échappement sont en deux fois deux "Y".

Il y en a dix ou quinze connues et qu'on voit. On sait qui les a mais elle ne sont pas forcément à vendre. CSX2127, je l'avais repérée, et j'ai mis un an à convaincre la propriétaire de me la vendre. C'est moi qui l'ai amenée en Europe pour la première fois. De fait, j'en connais tout l'historique. Elle a couru jusqu'en 1974. Après elle a été rachetée. Elle avait commencé aux 12 Heures de Sebring 1963 de la FIA. À l'époque avec un saute-vent. Plus tard ça a été le seul roadster américain à Riverside avec un hard-top. Pas loin de 90°C à l'intérieur. « Plus jamais », dira Dan Gurney qui s'est évanoui en descendant.

J'ai la chance de faire continuer l'histoire et j'adore participer à des événements avec elle. Elle a un "glam" incroyable, c'est un mythe, elle est belle et performante, *what else ?*

SÉQUENCE SENSATIONS

Le roadster a les hanches plus échancrées, mais l'intérieur est plus confiné. La planche de bord est plus près de soi. Dans le coupé, le pare-brise est plus loin et cela dégage du volume. On a une vision différente dans le roadster avec ce pare-brise qui est tout près. Mais on est assis en ligne... comme un crapaud. Dans la Daytona on a travaillé beaucoup plus le confort, on est assis plus en arrière, mais on est décalé. La répartition des masses est d'environ 60/40.

Ce n'est pas la même conduite. Le coupé vire plus à plat. Le centre de gravité est trois centimètres plus bas. Mais elle est pataude dans les spéciales avec ses porte-à-faux plus importants. Il faut anticiper

En dépit des déflecteurs, l'intérieur reste un vrai sauna.

Les jantes sont des Halibrand en magnésium. 8' à l'avant et 8,5' à l'arrière.

Le bouchon est incrusté pour limiter la traînée.

Profil oblige, le radiateur du coupé est incliné.

L'habitacle est beaucoup plus "spacieux" que celui du roadster.

Le team aux 24 Heures du Mans. Les mécaniciens s'affairent aux paddocks au moment d'effectuer les derniers réglages.

La nuit, devant le stand, il y a du monde à assister au changement de pneumatiques.

davantage. Elle est plus à son aise sur une piste et moins incisive que le roadster qui passe tout seul dans les chicanes. C'est chaud ! Mais au Mans, à 300 sur les Hunaudières, la Daytona est sur des rails. Le roadster ? À 280, il s'envole !

SI ON PARLAIT TECHNIQUE ?

Il n'y a ni chauffage ni radio. Mais à l'époque la radio était en option ! L'embrayage est un Borg Warner monodisque. La commande est hydraulique avec un émetteur et un récepteur qui agit sur la fourchette. La boîte est à quatre rapports synchronisés et le pont est un Salisbury. On peut changer les rapports de pont en fonction des circuits. On a le court, le moyen, et le long qu'on utilise au Mans. Mais, longtemps à haut régime, il souffre. En conséquence il y a un radiateur d'huile de pont. À l'origine il était derrière le nez de pont, avec une pompe hydraulique. Puis on l'a mis à l'ombre de la transmission, avec une courroie d'entraînement directement sur l'arbre de transmission. Aujourd'hui, nous l'avons remplacée par une pompe électrique. Avec le pont court c'est le *burn out* assuré sur tous les rapports de boîte, mais on plafonne à 200. Cela me fait penser que Caroll Shelby avait fait un buzz énorme pour la présentation de la voiture. Les essais pour la presse se faisaient toujours avec le pont court. Il n'y avait pas que la charte graphique qui payait, tous les ténors de la presse auto en sont restés sur le derrière. >>

CSX2127 : la saison 1963

- **Mars au 12 Heures de Sebring (FIA)**
  Porte le numéro 12
  Pilotes : Phil Hill, Lew Spencer et Ken Miles
  Classement : 11e au général, 6e en GT III Class
  (meilleur temps aux essais qualificatifs : 3 min 19.4 sec).
- **2 mai 1963, Cotati (Californie) SCCA Division**
  Porte le numéro 198
  Pilote : Dave Mc Donald
  Classement : 1er en A Production
- **26 mai Pensacola (Floride) USRRC-SCCA**
  Porte le numéro 96
  Pilote : Bob Holbert
- **9 juin, Laguna Seca (Californie) USRRC-SCCA**
  Porte le numéro 196
  Pilote : Bob Holbert
  Classement : 4e au général, 1er en GT Class
- **30 juin, Watkins Glen (New York) USRRC-SCCA**
  Pilote : Bob Holbert
- **21 juin, Kent (Washington) USRRC-SCCA**
  Porte le numéro 99
  Pilote : Bob Holbert
  C***lassement :*** 4e au général, 3e MFA, 3e classe des plus de 2 litres
- **18 août, Castle Rock (Colorado) USRRS-SCCA**
  Porte le numéro 99
  Pilote : Bob Holbert
  Classement : 2e au général et 2e classe des plus de 2 litres
- **14 septembre, Bridge Hampton (New York) 500 km FIA**
  Porte le numéro 97
  Pilote : Bob Holbert
- **Octobre, 3 Heures de Riverside (Californie) Times Grand Prix**
  Porte le numéro 97
  Pilote : Dan Gurney
  Classement : 4e au général
- **27 octobre, Hawaiian Grand Prix**
  Porte le numéro 197
  Pilote : Ken Miles
  Classement : 3e au général, 1er en Production Class
- **9 décembre, Nassau Speed Works (Bahamas) FIA**
  Porte le numéro 197
  Pilote : Ken Miles

Pete Brock a joué la carte de l'efficacité, mais au plan de l'esthétique il ne se défendait pas mal non plus.

>> La suspension, c'est elle qui donne à l'auto son comportement un peu bizarre. C'est la championne de la raquette. Il y a un triangle en bas et un porte moyeu et, au-dessus, un ressort à lames transversal. On retrouve exactement le même montage chez Tojeiro. C'est la même chose à l'avant et à l'arrière. Les lames font rebondir la voiture, mais c'est une question d'habitude. Cela étant, on a fait quelques progrès avec les rotules métalliques en remplacement des bagues en caoutchouc. Les amortisseurs sont classiques : des Koni. Quant aux freins, on est obligé de retailler des plaquettes pour les adapter aux étriers. Il faut être attentif au rapport entre la taille et l'épaisseur de la plaquette. C'est important. Il n'y a pas de répartiteur de freinage, c'est la différence de diamètre, et donc de débit, entre les tubulures avant et arrière qui joue ce rôle. À l'époque, la Cobra n'a réussi que grâce à son moteur. La puissance a tout fait. Le couple et la puissance sont énormes à l'accélération. C'était ce qu'il fallait, les circuits étaient différents et les voitures souffraient moins. Mais à Goodwood, par exemple, la tenue est son point faible : l'arrière fait des bonds. Dans les mêmes conditions, le coupé Daytona irait plus vite.

Le moteur est le Ford 289 en fonte. Les premières Cobra, en 1962, avait un 260ci. C'était un *thin wall*, c'est-à-dire que les parois du bloc sont minces. Parfait pour un camion de livraison, ce n'était pas extraordinaire pour un moteur de course. Les modifications n'étaient guère possibles. Mais cela reste un moteur culbuté, avec beaucoup de pièces en mouvement au niveau de la distribution. Il n'y a même pas de culbuteurs à rouleaux. La distribution est incontestablement sa faiblesse, mais il est néanmoins solide et prend allègrement 6 800 tours. Avec les lubrifiants modernes, on a énormément gagné en fiabilité. C'est important parce qu'au Tour Auto, par exemple, on est à fond pendant cinq jours d'affilée. Le carter d'huile est très grand, mais le niveau d'huile peut déjauger dans les courbes appuyées. Il ne faut pas s'inquiéter : le mano d'huile descend puis remonte aussitôt. Le collecteur d'admission en aluminium est une préparation Shelby. On a deux pompes électriques et un réservoir tampon pour les longues distances. Les carburants aussi sont meilleurs. Heureusement, parce qu'avec les quatre Weber de 48 elle avale trente-cinq litres au Tour Auto. C'est bien. Au Mans, on a fait jusqu'à soixante litres ! » ◀

La goulotte du réservoir débouche sur le dessus du hard-top.

Rétro Passion remercie Ludovic et René Caron d'avoir mis pour nous les deux Cobra en piste. Il y a plusieurs façons de vivre une passion et chez les Caron on ne fait pas les choses à moitié. C'est dans cet état d'esprit qu'ils créent C2C en 2003, dans la région du Mans et précisément dans les anciens locaux de Rondeau Pescarolo. Aujourd'hui installée dans l'Essonne, en région parisienne, C2C restaure, met au point et expose des autos exceptionnelles, pour le plaisir des connaisseurs… et des journalistes.
Pour plus de renseignements, n'hésitez pas à visiter le site de C2C sur www.teamc2c.fr. Il vaut le détour !
Remerciements aussi à l'UTAC et à Christian Schmaltz (reponsable Paris Auto Events) pour la mise à disposition de l'anneau du circuit dans un planning hyper serré.
UTAC CERAM – Paris Auto Evens, BP 20 212 – 91311 Montlhéry Cedex, tél. 01 69 80 17 00. www.utac.com

Octobre 1963, Times Grand Prix à Riverside, Californie. CH2127 a le numéro 97.

Voilà de quoi assurer le spectacle en VHC pour de longues années encore.

Un chargement qui fait rêver. CSX2127 est en haut, au milieu avec le n°97.