NUMÉRO 226 SEPTEMBRE 2007 RÉTROVISEUR

RÉTRO VISEUR

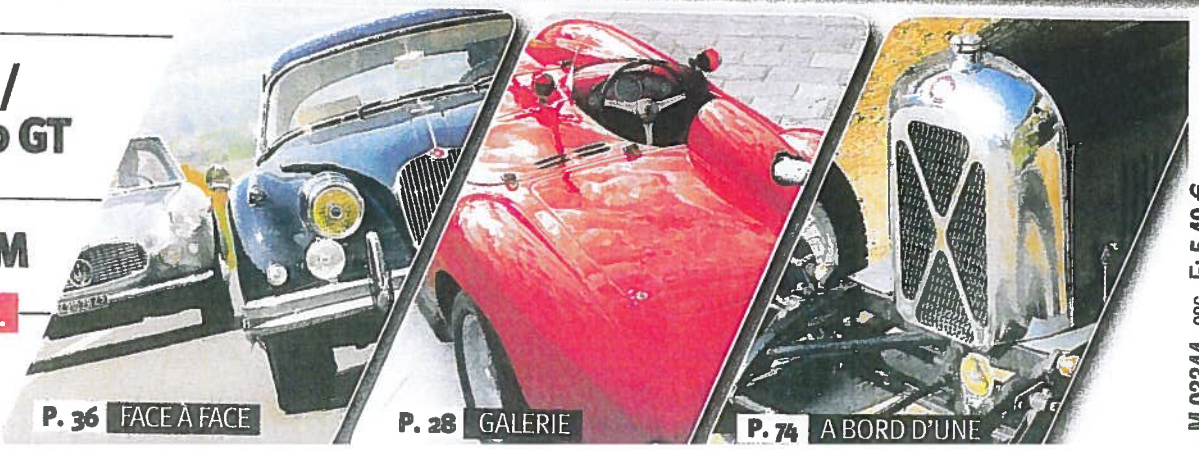
P. 24 GOODWOOD : FESTIVAL OF SPEED
P. 82 LIEUX DE MÉMOIRE : MONTLHÉRY

> DOSSIER P. 44

AC Cobra 289

La gloire en perspective

P. 36 FACE À FACE
Jaguar XK 150/ Maserati 3500 GT
P. 28 GALERIE
Ferrari 290 MM
P. 74 A BORD D'UNE...
Talmson GS Grand Prix



ÉDITIONS LAF
M 03344 - 226 - F: 5,40 €

2 Les premières Cobra "racing"

BLACK IS BEAUTIFUL*

Sebring, mars 1963, relais de nuit. Lou Spencer est au volant. Carroll Shelby (à l'arrière de la voiture à droite) surveille le travail de ses troupes.

C'est en 1962 que les GT prennent définitivement le pouvoir en profitant de la nouvelle réglementation FIA qui régit désormais le Championnat du Monde d'Endurance. Dans ce contexte, Carroll Shelby entend bien se tailler la part du lion avec sa nouvelle arme, la Cobra. Mais dans un premier temps, il va se contenter de dominer le championnat GT américain 1963 avec trois voitures. CSX2127 est la plus ancienne d'entre elles.

(*) Marcus Garvey, afro-américain militant, fondateur de l'UNIA (Universal Negro Improvement Association) dans les années 1920 encourageait les Noirs à être fiers de leur apparence au cri de "*Black is beautiful*", un slogan repris par le mouvement activiste noir des années 1960.

Nous sommes le 13 octobre 1962. La Cobra fait ses débuts en compétition dans la course de 3 heures, réservée aux voitures de production, qui se déroule en ouverture du Los Angeles Time Grand Prix. Face à la nouvelle Corvette Sting Ray qui dispose de quatre roues indépendantes (quatre exemplaires sont engagés pour Dave MacDonald, Jerry Grant, Doug Hooper et Bob Bondurant), on ne recense qu'une seule Cobra, le châssis CSX2002. Elle ne tiendra pas le choc, un arbre de transmission cédant en début de course, mais elle aura néanmoins tenu tête quelque temps aux Corvette. La même voiture est engagée à la Bahamas Speed Week en décembre, une série de courses qui est dotée de 35 000 dollars de prix et attire les professionnels qui espèrent bien l'emporter au volant des machines les plus rapides.

Disposant dès lors d'arbres de roues en acier forgé, le châssis CSX2002 est accompagné dans les paddocks par une autre Cobra préparée par Holman & Moodie pour Augie Pabst. Dans la première course, les 5 tours du Nassau Tourist Trophy réservée aux voitures de plus de 2 litres, la direction lâche et l'aventure se termine par un tout droit. Profitant de l'abandon de la voiture de Pabst, CSX2002 est réparée mais ne termine pas la deuxième manche de 25 tours de la course qui a lieu le même jour, en raison d'une panne d'essence.

LE TEMPS DES PROS

Ces défections dues à des erreurs de jeunesse conduisent Carroll Shelby à modifier les voitures qu'il engagera en course. Elles seront dorénavant dotées d'une direction à crémaillère. CSX2127 sera la première d'entre elles.

Autre décision importante de Carroll : la Cobra ayant démontré son potentiel, il peut désormais se lancer à fond en compétition. Toutefois, son pilote n°1, Bill Krause, trouve son programme un peu flou et préfère répondre à l'appel de Chevrolet pour l'année 1963. Conséquence : Shelby se tourne vers Dave MacDonald puis Ken Miles qu'il met rapidement sous contrat. Miles est alors âgé de 44 ans et aligne plus de 46 victoires décrochées au long de sa prolifique carrière. Il se met aussitôt au travail sur CSX2002 et modifie profondément la suspension et les trains roulants.

Lors de tests de pneumatiques à Riverside sur 500 miles, la Cobra modifiée arrache un chrono de 1'40"09, à près de 2 secondes du meilleur tour de Ken Miles en course effectué sur une Ferrari 250 GT SWB un an plus tôt. Mais c'est surtout 8 secondes de mieux que les Corvette en 1962. Le 3 février 1963, c'est enfin une première consécration car les deux Cobra confiées sur le circuit de Riverside à MacDonald et Miles grimpent ensemble sur les deux plus hautes marches du podium. Carroll Shelby a entre-temps décidé de se réserver trois voitures pour son écurie officielle en 1963 : ce seront les châssis CSX 2127, 28 et 29. Les trois voitures sont toutes peintes en noir fabriquées en Angleterre, sans aucune préparation particulière, Shelby souhaitant se réserver la tâche dans ses propres ateliers. Par rapport à des Cobra de route, les deux premières voitures livrées sont profondément modifiées une fois arrivées aux Etats-Unis tandis que la troisième quitte les ateliers d'AC avec deux semaines de retard.

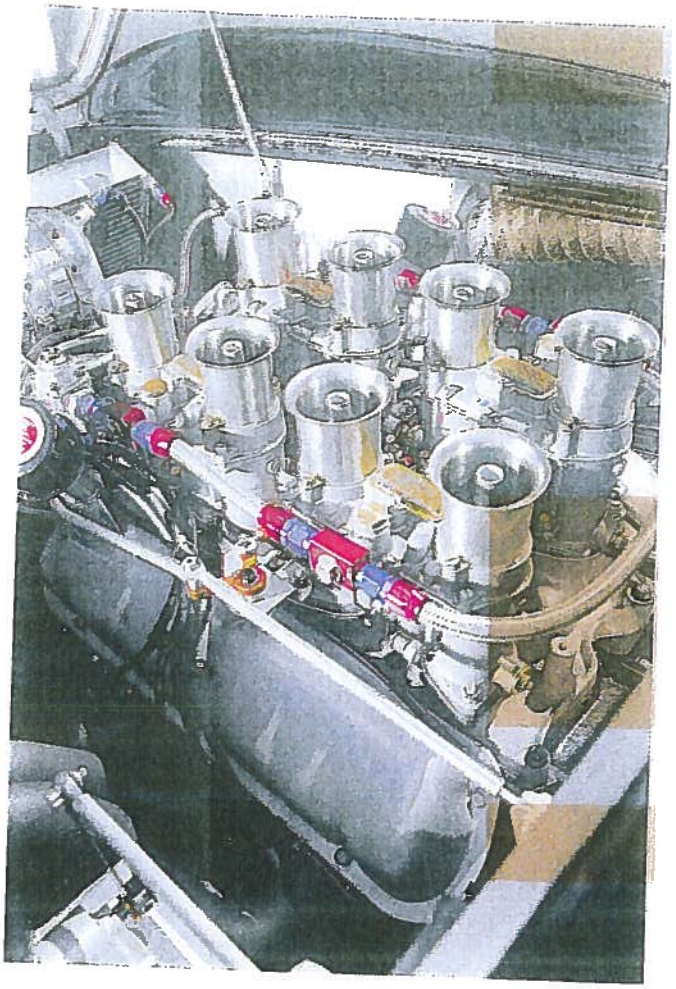
Toutes disposent, bien entendu, de la nouvelle direction à crémaillère, de la suspension retravaillée selon les indications de Ken Miles, de freins plus puissants, d'un moteur désormais alimenté par quatre carburateurs Weber et d'une cylindrée de 289 ci (4,7 l au lieu des 4,2 l du moteur 260) mais les équipes de Shelby travaillent aussi le refroidissement du train arrière et de la transmission. Tandis que les modifications sont apportées sur les trois →

CSX 2127 est dotée d'un hard-top à Laguna Seca le 9 juin 1963. C'est le même modèle qui sera utilisé aux 24 Heures du Mans une semaine plus tard sur les voitures engagées par Ed Hugus et AC. La grille devant l'entrée d'air de la face avant protège le radiateur des débris présents sur la piste tandis que les écopes, sous l'avant de la voiture, refroidissent les freins.

La voiture a été remise en configuration Schlug 9762 (hard-top escamoté) et la gouttière identique à celle utilisée sur les vélos garantit plus de confort au pilote sur les courses de longue distance.

Le transporteur de Shelby Racing permettait de convoyer jusqu'à six voitures. On le retrouve ici à la course Road America en septembre 1963.

Dan Gurney dans ses œuvres avec CSX 2127 au Grand Prix de Riverside en octobre 1963.



Le V8 Ford 289 ci équilibre parfaitement le poids de la voiture, réparti à 50/50 sur le train avant et l'essieu arrière.

CSX 2127 ET CSX 2128 SONT MIRACULEUSEMENT TERMINÉES POUR LES 12 HEURES DE SEBRING (23 MARS 1963) QUI COMPTENT POUR LE CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE

nouvelles voitures, trois anciennes Cobra sont engagées dans la course de Daytona Continental, le 3 février 1963, mais une seule finira à la 4e place (Dave MacDonald – CSX2026).

UN CERTAIN PHIL

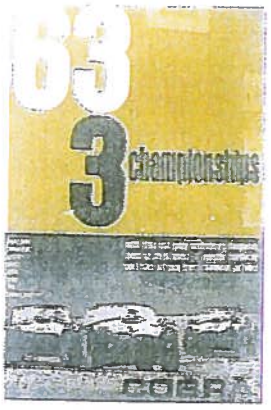
CSX 2127 et CSX 2128 sont miraculeusement terminées pour les 12 Heures de Sebring (23 mars 1963) qui comptent pour le Championnat du Monde d'Endurance. Lorsque Ken Miles teste à Riverside le nouveau modèle doté de sa direction à crémaillère, il améliore son temps de passage de deux secondes. Avec une culasse retravaillée, un taux de compression porté à 11:1, un polissage en règle des pipes d'admission et un échappement retravaillé, les pilotes disposent désormais de 330 chevaux. Sebring semble taillé sur mesure pour les Cobra avec son tracé constitué de belles lignes droites (où la vitesse maximale atteint 240 km/h) et de courbes serrées, à la sortie desquelles le couple joue un rôle important.

Alors que Shelby craint toujours autant les Ferrari 250 GTO (les six engagées sont données favorites), la Type E lightweight fait son apparition avec deux équipages sur la ligne de départ. CSX 2127 est confiée à Phil Hill secondé par Dan Gurney dans CSX 2128. Trois autres voitures de la génération précédente sont aux mains de Miles, Joop et MacDonald. Hill est le plus rapide de la classe des GT aux essais et prend un départ resté désormais dans les annales, menant la course d'une bonne longueur d'avance dans les premiers tours.

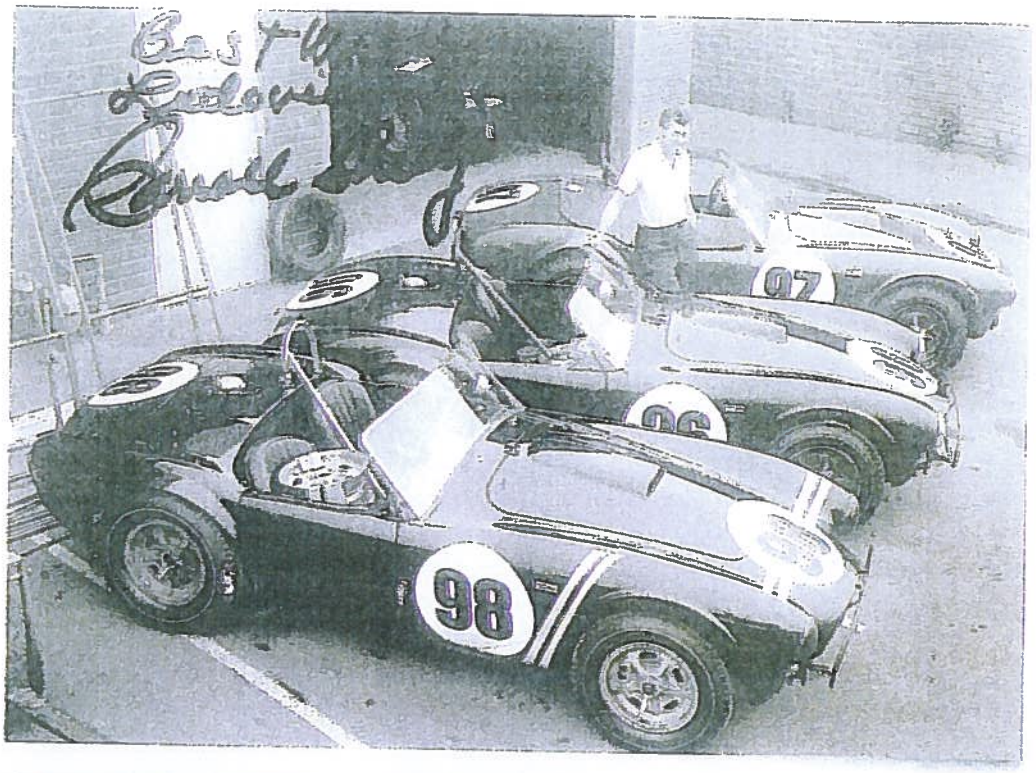
Les heures passant, les voitures connaissent des fortunes diverses et la deuxième Cobra "works" CSX2128 doit abandonner sur bris de boîtier de direction dans le 163e tour. Carroll Shelby décide alors de mixer les équipages et c'est un trio, épuisé mais heureux, composé de Phil Hill, Ken Miles et Lew Specer qui rallie l'arrivée en 11e position au général et 6e de la classe des GT. La légende raconte que Ford, qui venait d'être éconduit par Ferrari, attendait de voir le résultat de Sebring avant d'accorder son soutien à l'équipe de Carroll Shelby. Vraie ou fausse, cette histoire en dit long sur la pression qui pesait alors sur les épaules du team.

PROFIL DE CARRIÈRE

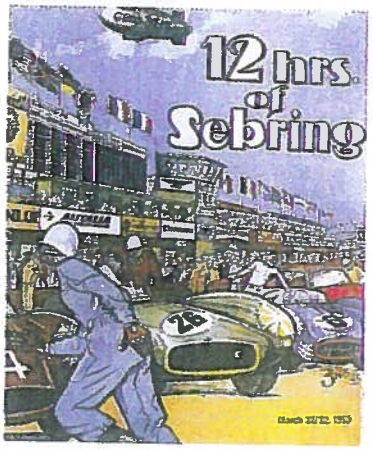
A la suite de ces premières aventures, alors que la troisième voiture "usine" (toujours noire) est enfin livrée, Carroll Shelby peaufine son organisation. Il est l'un des tout premiers à imposer à ses équipes le port d'un uniforme dans les meetings sportifs. Tirant les leçons de Sebring, les serrages des →



Avec trois titres dans les championnats américains, dès 1963, les Cobra avaient prouvé leur potentiel. Il leur faudra néanmoins deux années supplémentaires pour s'imposer outre-Atlantique.



Dan Gurney, quelques instants avant de prendre le volant du Grand Prix de Riverside en octobre 1963. Il finira 4e de cette course d'une heure.

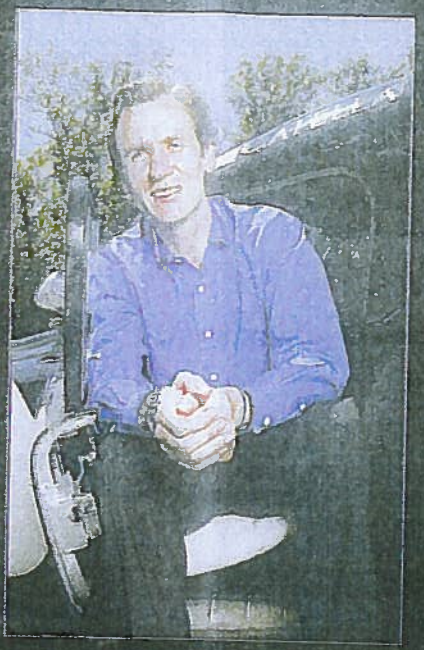


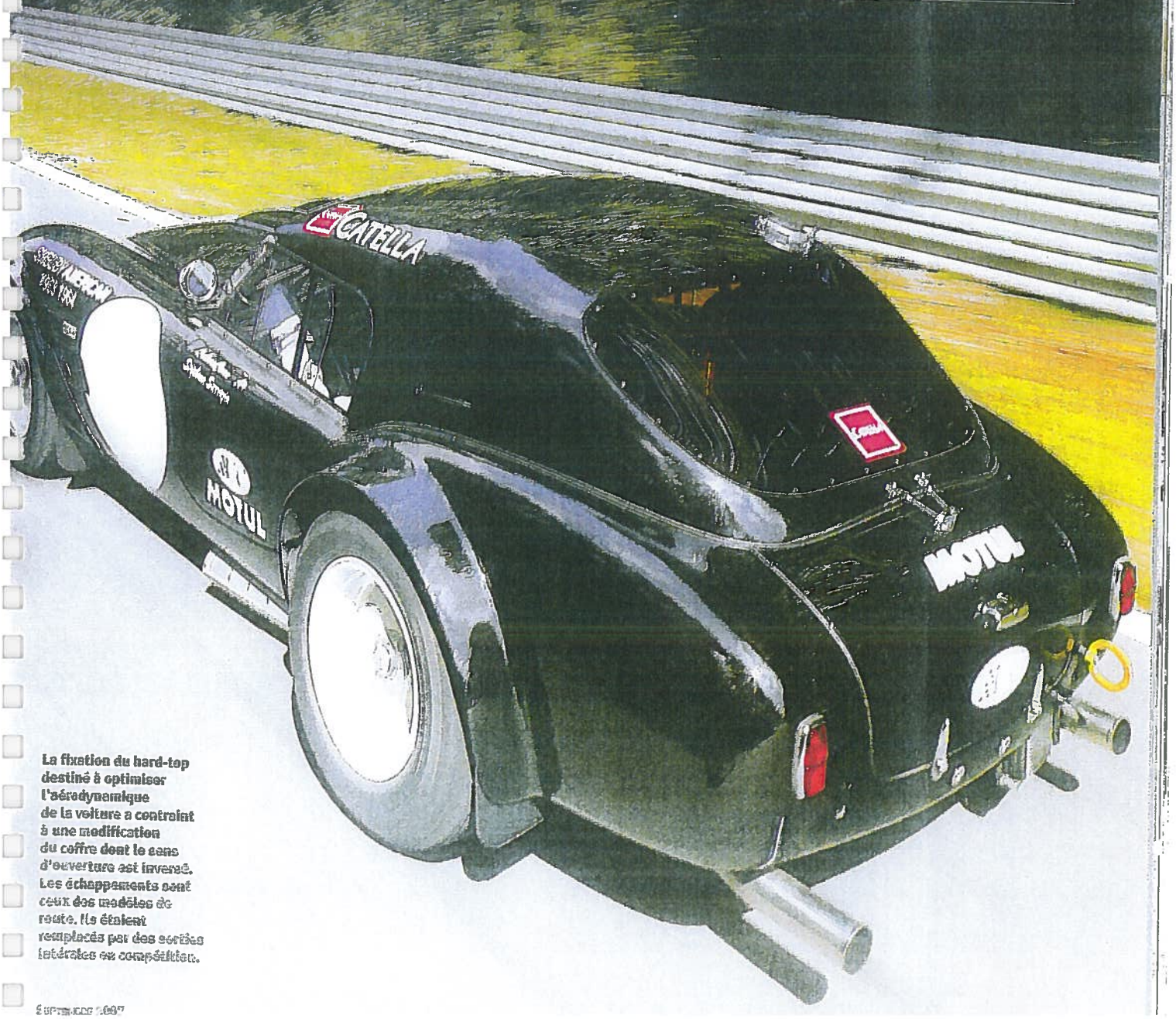
Mars 1963 : Carroll Shelby prend la pose avec ses trois premières voitures de courses. Pour se conformer à la réglementation FIA, il a fallu élargir les ailes avant et arrière afin de couvrir les pneus Racing qui dépassent, et ajouter un sabot à l'arrière des ailes avant. L'inclinaison prononcée des pare-brise, vaine tentative pour améliorer la pénétration dans l'air du roadster, était obtenue en modifiant les points d'ancrage des platines de fixation.
12 heures de Sebring 1963 : les trois premières Cobra "usine" effectuent leur baptême de piste.

boîtiers de direction sont revus, les démarreurs redessinés, les pompes à huile renforcées et un radiateur d'huile est ajouté, couplé à une pompe Bendix, pour refroidir le différentiel. Les Cobra noires sont engagées dans les courses de l'United States Road Racing Championship (USRRC) avec succès. Comme Ford ne souhaite pas encore participer officiellement au Mans (il faudra attendre 1964 pour découvrir la première Ford GT, voir *Rétroviseur* n°213), Shelby passe un accord avec son ami, le concessionnaire Ed Hugus (le premier à avoir pris livraison d'une Cobra) et AC, aux termes duquel il fournira moteurs et transmissions aux voitures engagées et préparées par AC et ED Hugus. Il a en outre réalisé pour elles un hard-top aluminium qui intègre le bouchon de remplissage de réservoir et une canalisation le reliant au réservoir toujours situé dans le coffre arrière. Ces Cobra reçoivent les immatriculations (devenues célèbres) 39 PH et 645 CGT. Une troisième voiture de réserve, 644 CGT, ne courra pas et sera rachetée, comme les deux voitures du Mans, par le concessionnaire londonien Willment Ford qui les inscrira au Tourist Trophy à Goodwood le 24 août 1963.
CSX 2127 a poursuivi de son côté sa carrière américaine en gagnant sa classe le 12 mai à Cotati, en Californie (avec Dave MacDonald). Elle ne finit cependant pas la course, disputée à Pensacola le 26 mai, aux mains de Bob Holbert, qui se vengera le 9 juin en remportant la catégorie GT à Laguna Seca (4e au général). Watkins Glenn est fatal au couple 2127/Holbert en juin. Mais Le 21 juillet, il prend sa revanche et termine 3e de sa classe et 4e au général sur le circuit de Kent dans l'Etat de Washington. A Castle Rock, le 18 août, Bob Holbert se hisse encore à la deuxième place au général mais la malchance poursuit la voiture qui ne finit pas les 500 km de Bridgehampton en septembre. Une 4e place avec Dan Gurney à Riverside (le circuit "maison" de Carroll Shelby) en octobre, suivie d'une victoire de classe (3e au général) de Ken Miles au Grand Prix de Hawaï marqueront les dernières sorties officielles d'une voiture "usine" désormais bien usée (elle sera d'ailleurs victime d'une casse en décembre lors d'une dernière sortie officielle). Elle sera revendue en 1964 à un pilote privé.
A la fin de cette première année de course bien remplie, le bilan apparaît globalement positif. Il convient certes de parfaire la fiabilité des voitures qui ont encore du mal à tenir les courses d'endurance, mais les Cobra ont tout de même remporté vingt-trois courses consécutives en USRCC et décroché, non seulement le titre en catégorie GT à l'échelle nationale mais aussi une aide importante de la part de Ford pour les saisons à venir. Au cours de l'année, Carroll Shelby a par ailleurs réussi à vendre 250 voitures, un premier résultat plutôt satisfaisant. La Cobra 289 compétition est désormais bien éloignée de l'AC originelle. Et le meilleur reste à venir... □

LUDOVIC CARON : UN COLLECTIONNEUR SOUS INFLUENCE

Après avoir fêté du kart, de la monoplace et de la GT dans les courses "historiques", Ludovic Caron sortira tout droit à Goodwood, mais il lui fallait une voiture à pedigree pour retenir l'attention du comité de sélection. Alors qu'il se met à la recherche de la bête rare, il reçoit un appel : *"On m'informe qu'il existe en Caroline du Sud une Cobra disposant d'un passé intéressant. Le souci, c'est que nous étions alors au cœur du conflit entre l'Amérique et l'Irak : être français n'était pas très bien vu dans l'Amérique profonde, du fait de notre position officielle. Au début on m'a pris pour un Suisse, à cause de mon accent particulier, mais lorsque j'ai avoué que j'étais français, le vendeur a carrément refusé l'accès à sa maison ! Je ne voulais pas faire le voyage pour rien, alors en négociations en discussions, j'ai fait croire que j'étais le porte-parole d'Intervention américaine en Irak et opposé à l'attitude de mon gouvernement... Après bien des négociations, nous avons fini par nous mettre d'accord. Et en valait la peine : CSX 2127 avait commencé en 1972 dans le championnat USRRC et fini 1er de la classe des GT de plus de 2 litres cette année-là ! C'est dire s'il s'agit d'une voiture exceptionnelle. Elle est d'ailleurs considérée comme une icône aux USA, car c'est la première des trois Cobra « usine » de 1963. La ramener en France a été un vrai tour de force. Après sa carrière en course, elle a connu deux propriétaires. Le dernier que j'ai rencontré avait commencé à bricoler la voiture puis l'avait remisée. Gros avantage, elle était restée « dans son jus » ou à peu près. Mais il a fallu la restaurer complètement pour la remettre dans sa configuration Sebring de 1963, lorsqu'elle était pilotée par Phil Hill..."* Depuis, la voiture a été admirée à Goodwood aux mains de Ludovic, mais aussi de Richard Attwood et Stéphane Samaïn. Phil Hill peut être rassuré : Ludovic ne laisse pas n'importe qui lui succéder au volant... Aujourd'hui René Caron et son fils Ludovic ont fondé C2C, un atelier spécialisé dans la restauration-préparation et l'entretien de voitures de compétition. CSX 2127 la Cobra "usine" y passe régulièrement entre deux courses. L'atelier est situé en banlieue sud de Paris. Renseignements et rendez-vous : 06 03 26 20 34 (René Caron) ou 06 11 18 73 95 (Ludovic Caron). Email : teamc2c@hotmail.fr.





La fixation du hard-top destiné à optimiser l'aérodynamique de la voiture a contraint à une modification du coffre dont le sens d'ouverture est inversé. Les échappements sont ceux des modèles de route. Ils étaient remplacés par des sorties latérales en compétition.