

Nid de serpents à Goodwood

Cinquante ans, l'âge auquel on ralentit un peu? Ce n'est pas l'avis des 34 Cobra invitées par Lord March lors du Goodwood Revival, pour un jubilé jubilatoire.

Par Robert Puyal – Photos Cathy Dubuisson



À LIRE EN ÉCOUTANT...



Pat Garrett & Billy the Kid de Bob Dylan

N'en déplaise aux Grands-Bretons, la Cobra appelle une musique western. Et pour échapper aux trompettes hollywoodiennes sans sombrer dans la country music, je vous conseille cet album, instrumental ou presque, du grand petit Bob. Particulièrement le titre mélancolique *Knockin' on Heaven's Door*, à associer d'urgence à d'autres autos que la Peugeot 208, dont la pub l'utilise en bande-son.

Sur YouTube, tapez « Dylan Pat Garrett »

D.R.



Née pour courir... La voiture de Ludovic Caron, numéro de châssis « CSX 2127 » fait partie des trois voitures de course d'usine voici cinquante ans. La pauvre n'a jamais cessé de courir depuis!

La Cobra, c'est l'Amérique, non? Son père, Carroll Shelby, était Texan du sommet de son Stetson jusqu'à la pointe de ses bottes. Mais dans le Sussex, il ne faut surtout pas oublier la part prise par AC, Autocraft Carriers, firme sise à 60 miles de Goodwood, à Thames-Ditton. Shelby ne s'est jamais prétendu ingénieur, mais l'entremetteur du mariage, c'est bien lui : sous l'étroit capot du gentil roadster anglais, conçu en 1953 pour 100 ou 125 chevaux, et qui en supportait très bien 160 avec le moteur Bristol, il offre le nouveau V8 Ford conçu pour la grande berline Fairlane. Et puis il trouve le nom adéquat et inoubliable de Cobra. S'ensuit une carrière brève et étincelante. Trois saisons de courses en GT, où les Cobra réussissent à détrôner les Ferrari 250 GTO. Trois années à peine de fabrication, qui finissent en apothéose avec la GT40. Depuis, un nombre de mordus inconsolables ont recueilli tout ce qui pouvait l'être, mis en chantier des dizaines de répliques, hasardeuses

ou fidèles, et perpétué le mythe de la Cobra, sans doute plus célèbre encore aujourd'hui que dans les années 1960.

Pedigree

Lord March, maître de Goodwood et grand décideur du menu des festivités annuelles de son Revival, a voulu honorer les cinquante ans du reptile. En grand : il a sélectionné le gratin du dessus du panier de l'élite et invité 34 voitures de toutes provenances (beaucoup de britanniques, quand même). Le concurrent français de pointe, Ludovic Caron, dispose de la plus capée de ces machines. Aux 12 Heures de Sebring, en 1963., quasi-baptême de la balbutiante équipe d'usine, « CSX 2127 » bouclait aux mains de Phil Hill le premier tour en tête, devant les prototypes! Depuis, elle a connu les joies du championnat du monde conquis en 1964, puis les affres des championnats amateurs américains, jusque dans les années 90, avant de repartir au combat en VHC et d'ajouter deux



À Goodwood, les stands sont ouverts, madriers de bois et tôle ondulée « comme avant ». Mis à part les combinaisons ignifugées et les casques intégraux, rien ne vient perturber l'illusion.

L'objectif avoué du Revival, plus que les courses, c'est de vivre trois jours hors du temps. Le décor est impeccable, les spectateurs se déguisent, et le pace-car est une DB4 GTZ!



Pour retrouver le même rapport poids-puissance sur une machine de série, encore aujourd'hui, il faut monter haut dans la hiérarchie des Grand Tourisme.



Précision : les « murs de brique » de la chicane sont en polyester peint. Sage précaution... Vous croyez que ces messieurs promènent leurs reliques façon procession sacrée? Sur la piste, ça ressemble plutôt à la Carrera Cup!

Tour Auto et un Le Mans Classic sur l'étagère aux trophées. Fatiguée? Non, ces machines mènent une vraie vie de voiture de course, régulièrement refaites, voire améliorées.

À Goodwood, dans le paddock même, à côté du torride alignement de clients potentiels, un artisan tenait boutique : le master en bois et quelques parties avant en aluminium battu les attendaient déjà. Deux autos au moins, après la course, auront eu grand besoin de ses services.

Amélioration de la race

Côté technique, les V8 4,7 litres « side-oliers » ne sont pas les grosses usines à puissance brute dont Ferrari a voulu imposer l'image, face à ses prouesses d'horlogerie modénaise. En tirer la quintessence réclame une certaine finesse. Aujourd'hui, la quasi-totalité des Ford Fairlane 1963 qui l'utilisaient en version 165 chevaux, puis de plus en plus puissantes sont enfouies dans des casses américaines, redevenues

cubes de métal, recyclées en insipides berlines modernes. Mais il y a toujours autant de Cobra qui tournent, et davantage.

Les meilleurs moteurs ont depuis longtemps rattrapé les niveaux de puissance obtenus par Shelby lui-même pendant les trois saisons de course officielles : de l'ordre de 450 chevaux. Voire un peu plus à en juger par les temps obtenus sur le circuit de Goodwood.

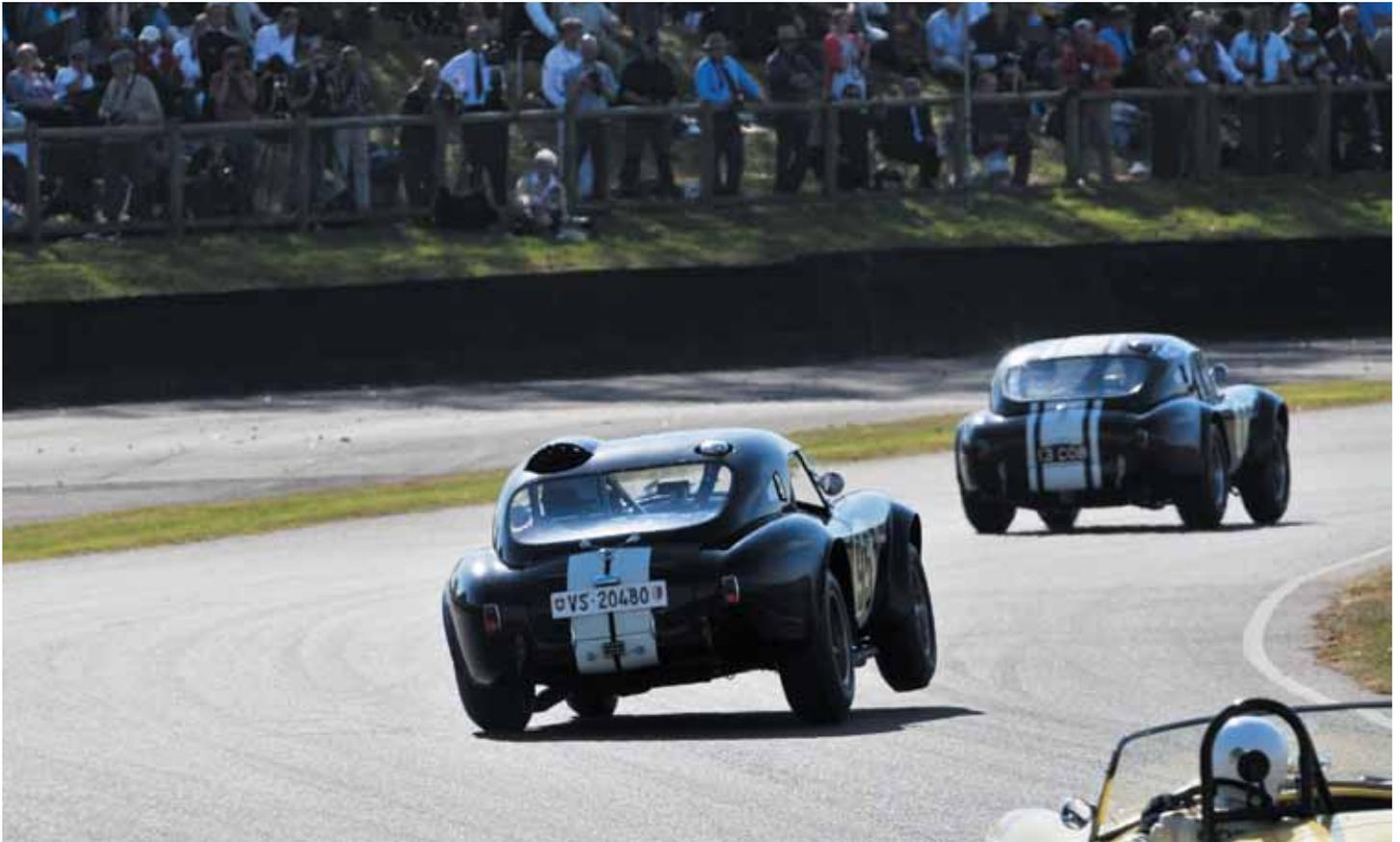
Comme la machine est toujours bien en dessous de la tonne, le résultat est détonant. Pour retrouver le même rapport poids-puissance sur une machine de série, encore aujourd'hui, il faut monter haut dans la hiérarchie des GT actuelles.

Côté châssis, difficile d'améliorer beaucoup sans s'exclure des championnats VHC. La plus grande différence tient à l'implantation de l'arc-veau six points, complété d'impressionnantes traverses, qui s'est peu à peu imposé sous couvert du gain qu'il apporte en sécurité. Selon Yvan Mahé, patron de l'Équipe Europe qui est à Goodwood en tant que pi-



Contrairement aux plateaux de Ferrari, où trop de rouge tue le rouge, celui des Cobra donne dans le multicolore. Quant au bruit, c'est V8 ou V8...

Les Anglais connaissent l'ambiance bagarreuse de Goodwood, mais les touristes qui s'attendaient à une parade de voitures de collection sont vite détrompés !



La Cobra, c'est ça ! La voiture fournit beaucoup, beaucoup de couple, et pour la tenue de route, c'est au pilote d'aviser... Il faut les voir la course finie : fatigués comme après un déménagement et bien rassasiés de sensations...

lote, la coque devient tellement rigide que les concurrents qui en disposent sont obligés d'assouplir les suspensions en montant des lames de ressorts plus minces ! La course à l'armement, donc, bat son plein autant et même plus que sur n'importe quelle discipline moderne... Les concurrents les plus teigneux n'ont pas hésité à louer Goodwood avant l'épreuve pour des séances d'essais privés ! Du coup, la pole position est à 159 km/h de moyenne, ce qui place les Cobra très haut sur la grille virtuelle du meeting, mélangées aux Formules 1 des années 1960 !

Adrénaline

Dans ces conditions, ceux qui pensaient assister à une parade de belles voitures de collection sont rapidement détrompés. Dès le départ, dans un tonnerre de V8, les 34 vénérables arrachent un nuage de fumée blanche à leurs pneus torturés. Dans cette empoignade, les « mercenaires » invités, du calibre de Derek Bell, Brian Redman, Jürgen Barth ou Henri Pescarolo ne savent pas bien à quoi s'en tenir. Ont-ils le droit de se livrer à fond au risque, éternel, de casser la machine ? Les plus féroces se comptent parmi les pilotes propriétaires, très décidés à faire fructifier en plaisir leur (gros) placement. Si les temps sont comparables à ceux de voitures de course modernes, le pilotage est infiniment moins aseptisé. Voir les autos les plus rapides négocier leur adhérence non seulement en virage, mais aussi au freinage et à chaque accélération, c'est pour le spectateur aussi un plaisir oublié. Avec une caste de concurrents aficionados, un contingent toujours renouvelé de badauds ébahis et plus de meetings pour s'ébattre qu'elles n'en ont jamais eu, les Cobra ont la vie devant elles... ♦

UN TOUR PARFAIT DE GOODWOOD, BY LUDOVIC CARON

Phrase à lire d'un seul souffle :

« Départ des stands, 1^{re}, 2^e, 3^e, Madgwick Corner (photo ci-dessus), double droite extrêmement rapide, en dérive des quatre roues, 4^e en sortie de virage, Fordwater, à fond de quatre pour les plus sérieux, descente le long de l'herbe, ensuite on est dans No Name Corner, virage très dangereux avec le talus à trois mètres, à 230, on descend une vitesse, on passe à fond de trois, une roue sur le vibreur intérieur, bien collé sur la droite pour le virage suivant, St. Mary's, long, en montée et en dévers, survirage complet, Lavant Corner, double droite très serré, en seconde avec un gros survirage ou en 3^e sur le couple, la fausse

ligne droite qui est plutôt une succession de courbes à fond de 4^e, 148,8 miles (240 km/h) selon le chrono d'hier, freins au panneau 150, Woodcote Corner, double droit long, en dérive en 3^e, où l'on peut facilement gagner un dixième, mais surtout en perdre huit, sortir pas trop large pour ménager la trajectoire de la chicane où il faut essayer de garder du rythme, on sort en seconde et c'est reparti pour 3,9 km... »

Un moment en tête, Caron et Reid devront s'arrêter pour arracher un échappement abîmé ; ils terminent troisièmes, après une jolie remontée et le record du tour, dans l'inferral barouf du V8 libre.