



## Cobra, la morsure du serpent

**Créée par un éleveur de poulets texan avec l'aide de Ford et d'un petit constructeur anglais en perte de vitesse, la genèse de l'AC Cobra est une vraie « success story » à l'américaine. Car c'est bien l'intuition et la pugnacité de Carroll Shelby qui ont permis de réunir les ingrédients d'une recette explosive, et faire de la Cobra une vraie bête de la route puis de la piste.**

Carroll Shelby est éleveur de poulets au Texas. Il commence à courir à l'âge de 29 ans, et ne tarde pas à se faire un nom dans les courses américaines. Il entame alors une carrière internationale dont le point d'orgue sera sa victoire aux 24 heures du Mans 1959.

Alors même qu'il est promis à un bel avenir, une grave maladie cardiaque l'oblige à cesser la compétition. C'est le moment de ressortir des cartons un projet qui lui trotte dans la tête : créer une voiture de sport simple et légère, mais dotée d'un moteur de grosse cylindrée. Pour ce faire, il compte

bien trouver sur le marché son châssis et son moteur, prêts à l'usage, ce qui accélérera la mise en production et abaissera le prix de revient.

### Le puzzle du succès

Il essuie un premier refus de General Motors. Puis il présente son projet à Ford, qui donne son accord pour fournir un moteur. En matière de châssis, Shelby a déjà orienté ses recherches vers le pays des roadsters, l'Angleterre. Il pense tout d'abord à l'Austin Healey, mais c'est vers AC Cars qu'il va se tourner. Ce petit constructeur commercialise l'AC Ace, un roadster rustique mais aussi très léger. Il est doté d'un châssis tubulaire à 4 roues indépendantes et suspensions à lames transversales, et d'une carrosserie en aluminium quelque peu inspirée des voitures de sport italiennes. Les 120 chevaux du 6 cylindres 2 litres Bristol autorisent de solides performances pour l'époque avec un bon 185 km/h en pointe. Mais Bristol a annoncé la fin prochaine de son activité moteurs, mettant AC dans

l'embarras. L'usine réagit en adaptant en hâte le moteur 6 cylindres Ford de la berline Ford Zephyr pour prendre la relève, mais le résultat ne provoque pas l'enthousiasme des clients.

Après un voyage éclair de Shelby en Angleterre, l'accord avec AC Cars est trouvé. Une voiture sans moteur va lui être expédiée pour assembler un premier prototype, il n'en faut pas davantage pour faire son bonheur. D'autant que Ford propose de fournir son tout nouveau moteur V8 type 221, celui-là même qui est pressenti pour la Mustang (voir notre N° 4). D'une cylindrée de 221 cid soit 3622cm<sup>3</sup>, il bénéficie d'une technique de fonderie récemment mise au point par Ford. Plus précise, elle permet un gain de poids appréciable et un refroidissement amélioré du fait de parois plus fines. La cylindrée est finalement portée à 260 cid (4261cm<sup>3</sup>), et deux exemplaires sont livrés aux ateliers de Shelby.

Entretemps, une AC modifiée est arrivée

## Lancement de la production

La voiture est présentée au salon de New York 1962, et le succès est immédiat. Car outre sa ligne qui fait tourner les têtes, les performances de son V8 de 265 cv SAE alliées aux 960 kg de l'AC font d'elle la future arme absolue dans les rues de Los Angeles. La production débute en octobre, 75 Cobra équipées du V8 260 sont d'abord être assemblées, avant que le 289 (4736cm<sup>3</sup>) de 271 cv ne prenne la suite.

Mais Shelby pousse le bouchon encore plus loin, et décide de monter le moteur de 7 litres des Ford Fairlane à compter de 1965. Le châssis rustique est modifié pour la circonstance, mais la tenue de route s'avère très délicate entre des mains non expertes. Mais qu'importe, la Cobra 427 est née, et va achever de donner corps à la légende de la Cobra. Les performances sont en effet totalement stupéfiantes. La Cobra 289 était déjà surpuissante, la 427 est un monstre. Les 425 cv du moteur fournissent une



d'Angleterre comme prévu. Extraite de la chaîne chez AC Cars, elle est étonnement revêtue d'une étiquette « moteur sans eau et huile », bien qu'elle soit précisément dépourvue de moteur !! Humour anglais, ou étourderie ?... Le châssis nécessite bien quelques modifications de dernière minute, mais après une grosse journée de travail, Shelby fait le tour du pâté de maisons avec la toute première Cobra. Il l'a trouvée ce nom en rêve, et il va s'avérer particulièrement adapté au caractère de l'auto !!

capacité d'accélération qui semble sans fin. Les 100 km/h sont atteints en un peu plus de 4 secondes départ arrêté, et la vitesse maxi dépasse 260 km/h !! Autant dire que rien à l'époque n'est en mesure de rivaliser avec la Cobra 427.

## La course dans le sang

Depuis sa naissance, les gènes de la Cobra sont ceux de la course. Elle tâte très tôt de la piste, et ses premières sorties démontrent l'énorme potentiel de l'auto. La casse

mécanique est souvent au rendez-vous, mais après une période de mise au point, les voitures vont dominer les courses amé-



ricaines. Il en va en revanche tout autrement des compétitions internationales, du fait d'une concurrence plus aguerrie et surtout de pistes plus rapides. Car la Cobra ne possède pas une aérodynamique favorable, ce

qui pénalise sa vitesse de pointe au regard de sa puissance. Des carrosseries fermées spéciales sont donc construites pour le championnat du Monde. Surnommés Daytona du fait de leurs exploits sur la célèbre piste de Floride, ces coupés vont remporter le titre mondial 1965 en catégorie Grand Tourisme, au nez et à la barbe des Ferrari.

**Pragmatique mais sans concession, la Cobra est à l'image de son créateur. Sa conception rustique et ses performances hors normes firent son succès, malgré un comportement délicat. La voiture est aujourd'hui très recherchée, c'est pourquoi de nombreux artisans de par le monde commercialisent des répliques. Bien que moins désirables, elles n'en perpétuent pas moins la légende de la Cobra.**

Franck Figuls