

Les années 50-60 : L'âge d'or des GT – les V8 américains

Dans les années 50 et 60, nous avons vu que les marques sportives et luxueuses européennes s'exportent dans le monde entier, et s'adaptent en particulier aux besoins américains. Mais durant cette même période, l'industrie automobile commence à se mondialiser structurellement et des transferts ou échanges de technologies interviennent entre les constructeurs européens et américains. Les V8 américains, l'un des symboles des années 60, donnent un nouvel élan à l'histoire automobile mondiale, même si les trois modèles retenus n'ont pas été présentés en première mondiale à Genève.



*Les trois V8 américains à la Classics Gallery
Source : Jean-Pierre Mitard*

AC Cobra

Cobra : qui ne connaît pas ce serpent au venin si redouté ? AC Cobra : qui n'a jamais rêvé de cette voiture mythique ? Sa naissance est le résultat de l'association du meilleur des deux mondes : l'ancien et le nouveau monde, le Royaume-Uni et les Etats-Unis le carrossier et le motoriste. C'est aussi la rencontre d'hommes d'exception : les frères Hurlock, qui gèrent les destinées du constructeur anglais AC, l'ancien coureur automobile Carroll Shelby et Lee Iacocca, à l'époque jeune chef du marketing de Ford. Une association explosive pour une voiture qui l'est tout autant !

Des racines anglaises

AC fait partie des plus anciennes marques anglaises. Sa renommée remonte aux années 20 avec la première voiture de 1500 cm³ à parcourir 100 miles (161 km) en une heure, puis elle se perpétue dans les années 30 avec des 6 cylindres performants, équipant des voitures légères, une marque de fabrique d'AC. Dès le début des années 50, les AC sont équipées de moteur Bristol et brillent aux 24 Heures du Mans dans la catégorie des moins de 2 litres, dont la 1^{ère} place de la catégorie et la 7^{ème} place au général en 1957 avec une AC Ace. Mais l'aventure s'arrête brutalement lorsque Bristol décide d'abandonner la fabrication des moteurs. Les frères Hurlock se rabattent sur un moteur Ford, qui équipe déjà en Angleterre la Zephyr, mais les performances sont décevantes...



AC Cobra de 1963 présentée à la Classics Gallery
Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon

Un génie nommé Carroll Shelby

Pendant ce temps, aux Etats-Unis, le vainqueur des 24 Heures du Mans 1959 sur Aston Martin DBR1 Carroll Shelby (voir Contact XK 009), privé de circuit pour raisons de santé, rêve de faire de l'ombre aux Européens en concevant une voiture évidemment puissante, mais surtout légère, simple de conception et d'entretien, et peu coûteuse ! Il trouve une bonne base pour son moteur avec le Ford V8, mais surtout il réussit à convaincre Lee Iacocca du sérieux de son projet. Iacocca est visionnaire et ambitieux, il sent le bon filon et le prouvera par la suite.



Carroll Shelby au volant d'une AC Cobra
Source : Collection privée

Les étoiles sont alignées

Carroll Shelby a vent des déboires du britannique AC et un terrain d'entente sera vite trouvé en faveur d'un partenariat très

complémentaire de part et d'autre de l'Atlantique. AC fournira la carrosserie ainsi que le châssis renforcé pour accueillir le moteur Ford, tandis de Shelby prépare pour la course le moteur de Ford. En 1962, l'AC Cobra est présentée au salon de New York sur le stand Ford et l'accueil du marché est d'autant favorable que les résultats en courses suivent.

Une motorisation qui s'affirme

D'abord équipée pour 75 exemplaires du *small block* 260ci (4.3 litres) en 1962, l'AC Cobra est dès 1963 équipée du moteur 289ci (4.7 litres), qui développe 270 chevaux en version route et 360 en version course ! En tout, environ 600 exemplaires du châssis CSX-2000 sont commercialisés entre 1963 et 1966. La petite Cobra sera la première d'une lignée exceptionnelle. Suivront les CSX 3000 équipées d'un 425ci (7 litres), puis d'un 428 équipée de deux carburateurs quadruple corps Holley et d'une boîte de vitesses à 4 rapports. Environ 350 CSX 3000 seront produites avant que la production ne cesse en 1967.



Le fameux moteur 260ci
Source : collection privée

Le châssis 214 fait partie des 200 premières voitures construites. Son historique est limpide, ce qui n'est pas toujours le cas des Cobra compte tenu du nombre de répliques ! Dans sa livrée d'origine, avec un seul propriétaire aux Etats-Unis, puis trois en Europe, cette AC Cobra possède toujours ses trois factures d'origine, la première d'AC en livres Sterling, la seconde en Dollars de Shelby à son distributeur et enfin celle au client final !



Des résultats en courses brillants mais éphémères

La Cobra a gagné ses lettres de noblesse en compétition dans la catégorie GT dès 1964, en particulier aux Etats-Unis, en prenant par exemple les trois premières places (et six des sept premières places) aux 12 heures de Sebring ou les quatre premières places à Bridgehampton. Le titre échappe aux AC Cobra de Shelby en 1964 au profit de Ferrari, mais il leur revient en 1965. Aux 24 Heures du Mans, les résultats sont plus mitigés et se soldent souvent par des abandons ! L'arrêt de la production en 1967 est aussi motivé par l'aventure Mustang, dont nous reparlons plus tard.

Des répliques pour le meilleur et pour le pire...

Avant la reprise du contrôle de la production et de l'esprit Cobra par les fondateurs dans les années 90, les répliques plus ou moins soignées sont légion. Tout d'abord, le préparateur anglais Brian Angliss se lance dans la production de très petites séries, avant de créer Autotkraft avec l'outillage AC Cobra et des anciens de l'entreprise. Compte tenu de la demande, de trop nombreux petits ateliers construisent des Cobra Replica avec plus ou moins de succès. La course à la cylindrée se fait au mépris de l'esprit Cobra et surtout de la sécurité de conduite pour une voiture dès l'origine à ne pas mettre entre toutes les mains !

June 19, 1963

SOLD TO: Coventry Motor Cars
2103 N. Main
Walnut Creek, California

shelby american, inc.
1042 princeton drive
venice, california
phone: ex. 1-6389

Suggested
Manufacturer's Retail Price

1 - Shelby AC Cobra Serial No. CSX-2114 \$5,995.00

Options and Accessories

Chrome Air Cleaner	4.00
Aluminum Rocker Covers	45.00
Hood Latches	12.50
Front Grill Guard	35.50
Rear Bumper	42.50
Exhaust Tips	5.00
Wind Wings	22.50
Sun Visors	19.50
Heater	95.00
2 Pair Seat Belts @ 16.50	<u>33.00</u>
Total Options and Accessories	<u>314.50</u>
	\$6,309.50

00136

Transportation
Dealer Service
Examined
New List \$6499.50



La facture en Livres Sterling de AC à Shelby American, Inc et
la facture en Dollars de Shelby American, Inc à son
distributeur en Californie
Source : Collection privée

ON AIR MINISTRY APPROVED LIST

AC FORM H.P. LTD

COPY INVOICE No.

A.7291

Date

16th April, 1965.

Ref

RCH/HP

AC CARS LIMITED.

HIGH STREET, THAMES DITTON, SURREY.

W.M.A.

CSX 2114

Supplying -

W.M.A. Cobra cellulosed in Vineyard Green with
size W.3099 trim, top and tonneau, completed
in specification dated 17th July 1962, and
examined in letters dated 8th November, and
1st December, 1962.

Special packing for windscreens
Delivery to Decks

937 10 -

2 10 -

5 - -

1945 - -

For shipment on the 19th April,
1965 on the S.S. Loch Gowan for
Los Angeles.

Notified true copy of A.7291

VINEYARD GREEN / BEIGE INTERIOR



Carroll Shelby devant ses œuvres
Source : Collection privée

Le phénomène Mustang

Sous la houlette de Lee Iacocca, la Ford Mustang fait son apparition sur le marché à grands renforts de marketing le 17 avril 1964. Le seul premier jour, 20'000 véhicules sont commandés. Du jamais vu ! Moins de 2 ans plus tard, un million de Mustang sont déjà vendues. Et pourtant, le pari n'est pas gagné d'avance, car Ford souffre d'une image de marque vieillissante. Or la Mustang vise la jeunesse américaine, avec un coupé et un cabriolet, à la fois séduisants et abordables, mais la voiture ne séduit encore pas les sportifs.

Une collaboration Ford-Shelby renforcée

Alors que le concurrent et voisin Chevrolet brille avec la Corvette, le moteur de la Mustang doit se vitaminer pour espérer faire des résultats en course et séduire les amateurs de sensations fortes. Dans la pure lignée de l'AC Cobra, Lee Iacocca pense à Carroll Shelby, pourtant très occupé, mais l'offre de Ford est alléchante financièrement. Shelby cède aux avances prometteuses de Ford, même s'il refuse catégoriquement au lancement la dénomination Cobra Mustang donnée au projet Ford. Dans son langage imagé, Shelby résume ainsi l'enjeu du projet à Lee Iacocca : « Donc, vous voulez que je fasse un cheval de course à partir d'une mule ? ». Marché conclu, même si l'image est peu flatteuse....



Lee Iacocca devant une Mustang 1965
Source : Ford Motors

Une Mustang sportive...

Fort de son expérience avec l'AC Cobra, Carroll Shelby sait de quoi il parle techniquement et Lee Iacocca connaît le marketing sur le bout des doigts. Il s'agit à la fois de préparer une voiture compétitive répondant aux critères du championnat SCCA (Sports Car Club of America) et d'utiliser le modèle pour attirer une nouvelle clientèle plus sportive. Vitaminer le moteur n'est pas suffisant. Il faut aussi modifier en profondeur la structure de la voiture pour qu'elle résiste à une puissance minimale de 300 chevaux. De plus, afin de participer à la saison 1965, il faut vendre 100 exemplaires avant la fin de l'année.



Ford Mustang GT 350 de 1965
Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon

... très largement modifiée...

Le projet est mené tambour-battant en quelques semaines. La GT350 est équipée du Ford V8, code K, reçoit une boîte de vitesses Borg-Warner à 4 rapports rapprochés et bénéficie de freins à disques avant de 9,5 pouces, ainsi que de freins à tambour arrière renforcés. La tenue de route est améliorée, à l'avant en abaissant voiture et en l'équipant d'amortisseurs plus fermes, et à l'arrière en l'équipant de ressorts à lame posés sur des amortisseurs Koni réglables. La voiture est aussi très allégée et perd plus de 100 kg, avec des modifications très visibles, telles que l'absence de banquette arrière, un capot moteur en fibre de verre et la disparition de l'équipement considéré comme superflu pour la course : autoradio, climatisation, etc...

... pour des victoires sur circuits

Les performances sont au rendez-vous, puisque les 100km/h sont atteints en 6.8 secondes et la vitesse de pointe affiche 225 km/h. Alors que la GT350 est annoncée officiellement le 27 janvier 1965, elle gagne déjà le 14 février sur le circuit de Green Valley. Les débuts sont prometteurs et la saison sera exceptionnelle ! La Ford Mustang GT350 remporte le titre du championnat SCCA après 8 ans de domination de la Chevrolet Corvette.

Un succès commercial rapide...

La dénomination 350 n'a pourtant rien à voir avec du marketing ou de la technique. En effet, Carroll Shelby demande à l'un de ses collaborateurs de compter le nombre de pas depuis son atelier jusqu'au building voisin. Ayant compté 350 pas, il aurait décidé de baptiser ainsi la voiture GT 350 ! Le marketing est en revanche au rendez-vous pour la couleur, puisque toutes les GT 350 de 1965 sont blanches (Wimbledon White) avec les fameuses doubles lignes bleues (Guardsman Blue). La Ford Mustang GT 350 est vendue le double de la Mustang de série, plus chère que la Corvette, mais deux fois moins chères que les GT européennes à performances analogues. Les objectifs sont dépassés avec plus de 560 exemplaires vendus en 1965. Sur les deux années 66 et 67, plus de 3'000 Mustang GT 350 « Shelby » sont vendues.



La millionième Ford Mustang vendue
Source : Ford Mustang Company



**There are only 1000 of these
for rent in the entire world.
Hertz has them all.**

Ford GT 350 H, H pour Hertz
Source : Collection privée

... et de nombreuses déclinaisons

En 1966, le loueur de voitures Hertz commande 1'000 Mustang GT 350, dans une livrée exclusive noire avec bandes jaunes. Dès cette année, le choix des couleurs s'élargit. Très vite, la Mustang prend aussi du muscle avec le GT 500, équipée d'un moteur *big block* de 428ci. Les clients demandent aussi plus de luxe et des options moins sportives, telles que la boîte automatique et des suspensions plus confortables. Une version cabriolet apparaît même, on s'éloigne donc clairement des objectifs premiers. Compte tenu des volumes, la production est reprise par Ford, libérant Shelby pour d'autres projets, notamment celui de la fameuse GT 40 bientôt victorieuse aux 24 Heures du Mans. Paradoxalement, la voiture bénéficie d'une référence directe aux Cobra, avec un logo explicite.

La Mustang 350 de la Classics Gallery

L'exemplaire présenté à Genève est rare, puisqu'il date de 1965 et fait donc partie des toutes premières voitures produites ! Il est régulièrement utilisé par son propriétaire, tant sur route que sur piste. Par discrétion, son propriétaire suisse avait fait retirer les bandes latérales bleues, mais dès qu'il a appris que la voiture allait être exposée à la Classics Gallery, il a refait poser les fameuses bandes, qu'il n'a plus retiré depuis...

Une carrière au cinéma

Lorsqu'on évoque la Ford Mustang au cinéma, on pense immédiatement à Bullitt, avec Steve Mc Queen au volant de la GT 390 vert foncé et ses courses poursuites inoubliables. On ne peut oublier *Goldfinger* avec la course poursuite dans les alpes suisses entre James Bond au volant d'une Aston Martin DB5 et la merveilleuse Tilly Masterson au volant d'une Mustang cabriolet blanche, intérieur rouge. En France, souvenons-nous de Louis de Funès au volant d'un cabriolet rouge dans *Les gendarmes de Saint Tropez*, mais surtout de *Un homme et une femme* de Claude Lelouche, palme d'or à Cannes en 1966.



Le fameux Mustang sur la calandre
Source : collection privée



Facel Véga HK II de 1964
Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon

Un moteur américain...

Avec l'AC Cobra, on a vu comment Shelby, avec Ford, a valorisé le châssis et la carrosserie des Anglais d'AC. L'inverse s'est produit dès 1954 avec l'utilisation par Facel (Forges et Ateliers de Construction d'Eure et Loir) des moteurs du géant Chrysler. Jean Daninos, père des Facel Véga, avait travaillé durant la guerre aux Etats-Unis. Il active son réseau de relations pour obtenir un moteur à la hauteur de ses ambitions de redonner vie à la tradition du luxe et de la vitesse des voitures françaises d'avant-guerre. Les premières voitures de marque Facel, les FV1, FV2, et FV3, ancêtres de la HK 500, sont équipées du moteur Chrysler V8 4.7 litres De Soto, puis 5.4 litres, baptisé Typhoon. La fidèle collaboration durera le temps de la marque.

... pour la plus belle des Françaises d'après-guerre

La Facel II, aussi dénommée HK II par les spécialistes, constitue la voiture la plus aboutie des Facel Véga, et d'ailleurs la voiture préférée de Jean Daninos. Elle est présentée à la presse le 27 septembre 1961 comme remplaçante de la HK 500, dont elle conserve le moteur Chrysler Typhoon, dans sa version 6.2 litres. La communication marketing à propos de la HK II est claire : « le coupé quatre places le plus rapide du monde », confirmé par les tests à plus de 240 km/h !

Une ligne typique

La carrosserie de la Facel II est dans la plus pure tradition Facel, avec une ligne inégalée, accentuée par des proportions hors normes : une hauteur de 1.28m, pour une largeur de 1.76 et une longueur de 4.75 attirent encore aujourd'hui du profane. La calandre à grilles multiples donne une impression de puissance. Le pare-brise panoramique et les grandes surfaces de vitrage renforcent le caractère unique de cette voiture d'exception. Et puis, marque de fabrique des Facel Véga, les feux arrière sont élégamment intégrés à la carrosserie, tout comme ils le sont sur les HK 500 et les premières Facellia.



Les feux, marque de fabrique de Facel
Source : Jean-Pierre Mitard



Détail du tableau de bord central
Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon

Une clientèle d'exception

Facel Véga avec la HK 500 avait déjà conquis les connaisseurs du monde entier, amateurs de vitesse et de luxe, tels que Sterling Moss, Jean-Louis Trintignant, Tony Curtis ou Darryl Cowl. La HK II est destinée à une clientèle fortunée et souvent américaine. Elle n'est produite qu'à 184 exemplaires jusqu'à l'arrêt des activités de Facel en 1964. La Facel II ira à la conquête des têtes couronnées du monde entier, tels que le Shah d'Iran Reza Pahlavi ou le prince cambodgien Norodom Sihanouk, mais aussi les stars du showbiz tels que Ringo Star ou Debbie Reynolds.

« Chantons sous la pluie » à Genève

La voiture présentée sur la Classics Gallery est un digne exemple de cette clientèle d'exception, puisqu'elle fut durant de longues années la propriété de Debbie Reynolds, actrice du film *Chantons sous la pluie*, qui l'immatricula pour la première fois le 28 février 2024. Quel merveilleux clin d'œil de cette Facel II à Genève, puisque 60 ans plus tard, jour pour jour, la voiture est dévoilée sur le stand de la Classics Gallery, permettant de commémorer à l'occasion un double anniversaire, avec celui de la création de Facel en 1954, 70 ans plus tôt !

Des blocs optiques élégants et innovants...

La HK II fut la première voiture équipée de phares sous globe Marchal Megalux, commande spéciale de Jean Daninos à l'équipementier Marchal. L'esthétique moderne et légère de ces phares fut reprise dès 1963 par Paul Bracq sur la Mercedes Pagode, châssis W113. Contrairement aux idées reçues, c'est donc bien Facel et non Mercedes qui fut ici précurseur ! Mais l'innovation majeure des Mégalex consiste à réunir pour la première fois sous le même verre les fonctions croisements et route par deux ampoules séparées et réglées différemment. Le dossier de presse à cet égard est éloquent : « un ensemble lumineux d'une grande précision et d'une puissance supérieure ».

Un luxe inégalé

L'intérieur de la Facel II est particulièrement luxueux, avec du cuir à volonté, une instrumentation riche de nombreux compteurs Jaeger, des commandes chromées cossues, et bien sûr le fameux tableau de bord couvrant tout l'avant de l'habitacle en acier peint, imitant à la perfection les essences de bois les plus précieuses.



Debbie Reynolds devant sa HK II
Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon

Une marque indissociable de Jean Daninos...

Issue de la sous-traitance aéronautique, Facel Metalon est créé en 1945 et oriente son activité dans la sous-traitance automobile, avec l'assemblage, puis la construction, et finalement le dessin, de carrosseries essentiellement en aluminium. La première collaboration est avec Panhard et la Dyna X, puis une longue collaboration avec Simca et les modèles Simca 8 Sport, puis les modèles Plein-Ciel, Week-end et Océane, basées sur les Aronde. Le dernier partenariat majeur jusqu'au milieu des années 50 est avec Ford France et la Comète, puis la Comète Monte-Carlo, modèles basés sur la Ford Vedette.

... pour une vision moderne de la voiture française

Appréciant les voitures sportives et confortables, Jean Daninos s'essaie carrossier avec la Cresta II sur base d'une Bentley, puis se lance comme constructeur automobile en 1954. Pour lui, Delage, Delahaye, Hotchkiss, Talbot-Lago ou Salmson n'ont pas su prendre le virage de la modernité. Le choix du nom Facel Véga est une idée de son frère, Pierre Daninos, écrivain à succès, qui souligne que Véga est l'un des étoiles les plus brillantes dans le ciel l'été, ce qui correspond bien au symbole de puissance et de prestige voulu pour la marque. Le choix malheureux du moteur Pont-à-Mousson pour la petite Facel Véga Facellia, qui devait rendre la marque plus accessible au grand public, précipita Facel à sa perte en 1964, après plusieurs essais de sauvetages infructueux.



La Bentley Cresta II de Jean Daninos
Source : Amicale Facel Véga



Jean Daninos en octobre 1996 pour ses 90 ans à Chantilly
Source : Amicale Facel Véga

A suivre...

Dans la prochaine édition de Contact XK, nous verrons l'effet du choc pétrolier sur l'industrie automobile et la redistribution durable des cartes qui en a découlé... mais toujours avec des modèles présentés en première mondiale au Salon de Genève.