



### **SHELBY COBRA 289**

*"Enough is never enough"*

*This was Carroll Shelby's typically American motto!*

En 1904, naît en Angleterre une petite firme : Autocars and Accessories LTD. Elle s'installe à Thames Ditton en 1911, puis prend le nom d'A.C. Cars pour Auto Carriers en 1927 et produit des autos sportives. C'est en 1953 que naissent l'AC Ace roadster et le coupé Aceca à 4 roues indépendantes et équipés alors du moteur 6 cylindres maison de 1991cm<sup>3</sup> à arbre à cames en tête datant de 1919. Deux ans après, le six cylindres Bristol dérivé du BMW 328 d'avant-guerre devient une option sur les AC Ace et Aceca. A partir de 1961, AC installe également un six cylindres Ford Zephyr dans ses autos.

D'un côté, en Angleterre, il y a AC, la plus ancienne marque automobile britannique. Elle appartient aux frères Hurlock qui, au début des années 1950, rachètent à John Tojeiro, un Anglais d'origine portugaise, le droit de produire en série la très belle voiture que celui-ci a dessinée en s'inspirant de la fameuse Ferrari 166 Barchetta. Équipée d'un moteur Bristol de 2 litres, elle devient l'AC Bristol.

De l'autre côté, aux États-Unis, il y a Carroll Shelby. Un pilote renommé qui, après avoir remporté les 24 Heures du Mans en 1959 avec une Aston Martin DBR1 en compagnie de Roy Salvadori, se voit contraint d'abandonner la compétition à cause de problèmes cardiaques. Il se tourne alors vers la construction de voitures de sport avec pour objectif de damer le pion à Ferrari. Comme rien n'arrive jamais par hasard, sa quête d'un châssis l'amène chez AC!



AC figure très honorablement en compétition : en 1959, l'année-même de la victoire de Shelby et Salvadori au Mans, AC s'y classe septième au général et remporte la victoire en catégorie 2-litres. La puissance est fournie par le fameux moteur six-cylindres en ligne de 2 litres Bristol, dérivé du BMW 328 d'avant-guerre.

Bristol étant sur le point d'arrêter la production de moteurs 2-litres, AC monte des six-cylindres Ford provenant de la Zephyr anglaise. Le succès commercial est mitigé, et les frères Hurlock, propriétaires d'AC, accueillent très favorablement la proposition de Shelby qui souhaite leur acheter des châssis pour y monter le nouveau V8 Ford de la Fairlane, dont il négocie au même moment la mise à sa disposition avec Ford. Après quelques modifications du châssis par AC, à qui Shelby a fait parvenir un groupe moteur/boîte, il présente la première AC Cobra, la 260 (4,2 litres). Shelby n'est pas le premier à imaginer monter un gros moteur américain, puissant, fiable, et relativement peu coûteux dans un châssis européen léger et performant. Allard l'avait fait bien avant lui, mais le cocktail réalisé par notre américain est le plus homogène et le plus performant. Le prototype CSX2000 (CSX pour Carroll Shelby Export) voit le jour à Santa Fe Springs, près de Los Angeles, début 1962. La production de la première série de Cobra 260 (de 260 cubic inches, la cylindrée du V8 Ford de l'époque) démarre dans la foulée, la même année. Les Cobra sont d'abord construites à Santa Fe Springs, puis à Venice en Californie. Dotées de 4 freins à disques, elles sont équipées de la direction à vis et boîtier des AC Ace.



Au V8 260 succède rapidement le 289, un 4,7 L de 271 ch à 5 800 tr/mn en version paisible (street version), mais la puissance pouvait atteindre 385 ch en compétition. La voiture bénéficie alors d'une direction à crémaillère. Les freins arrière sont déplacés dans les roues pour une question de refroidissement, et on élargit les voies et les roues pour la tenue de route... et le plaisir des yeux ! La Cobra montre très vite son potentiel sur les circuits américains, notamment face aux Chevrolet Corvette, beaucoup plus lourdes. Son succès est immédiat, le mythe Cobra est né!

Notre Shelby Cobra a été construite par David Wagner en 2009 sur la base d'un châssis et d'une carrosserie aluminium Kirkham. David Wagner, ingénieur mécanicien à la retraite après 30 ans d'expérience chez Ford, fut le propriétaire de cinq Cobra originales. Poussé par sa passion pour les Cobra et doté de compétences approfondies pour l'aluminium il entreprit dès les années 80 la restauration de nombreuses Cobra. Notre voiture a donc bénéficié d'une fabrication dans le plus grand souci d'exactitude juste que dans les plus infimes détails. Nous pouvons dire que c'est l'une des Cobra les plus authentiques / réalistes disponibles actuellement sur le marché. Achetée par un collectionneur canadien, la voiture a été importée et immatriculée en France par ce dernier devenu résidant français. C'est en 2012 qu'elle devient la propriété d'un collectionneur parisien qui nous la confiera 7 ans plus tard, date à laquelle elle change de main pour rejoindre le garage d'un de nos amis et fidèle client. Très bien entretenue par les derniers propriétaires et affichant un faible kilométrage cette voiture est dans un état de présentation irréprochable...Le moteur n'attend que vous pour rugir à nouveau !



*In 1904, a small company was born in England: Autocars and Accessories LTD. She moved to Thames Ditton in 1911. Then it took the name of A.C. Cars for Auto Carriers in 1927, and produced sports cars. In 1953, the AC Ace roadster and the Aceca coupé were born with 4 independent wheels and equipped with the 1991cm<sup>3</sup> 6-cylinder house engine with overhead camshaft dating from 1919. Two years later, the six-cylinder Bristol, derived from the pre-war BMW 328, became an option on the AC Ace and Aceca. In 1961, AC still equipped its cars with the Bristol engine, but also with a six-cylinder Ford Zephyr.*

*On one side of the Atlantic, in England, there is AC, the oldest British car brand. It belongs to the Hurlock brothers who, at the beginning of the 1950s, bought from John Tojeiro, an Englishman of Portuguese origin, the right to produce in series the very beautiful car he had designed based on the famous Ferrari 166 Barchetta. Equipped with a 2-litre Bristol engine, it becomes the AC Bristol.*

*On the other side, in the United States, there is Carroll Shelby. A renowned driver who, after winning the Le Mans 24 Hours in 1959 with an Aston Martin DBR1 with Roy Salvadori, was forced to retire from the competition due to heart problems. He then turned to the construction of sports cars with the aim of winning the pawn at Ferrari. As nothing ever happens by accident, his quest for a chassis led him to AC, an English company that manufactures small quantities of sports cars, the AC Bristol.*



*AC is a very honourable competitor: in 1959, the same year that Shelby and Salvadori won at Le Mans, AC finished seventh overall and won the 2-litre class. Power was provided by a 2-litre Bristol in-line six-cylinder engine, derived from the pre-war BMW 328. Bristol being on the verge of stopping the production of 2-liter engines, AC is building six-cylinder Ford engines from the English Zephyr. Commercial success was mixed, and the Hurlock brothers, owners of AC, welcomed Shelby's proposal to buy chassis for the new Fairlane Ford V8, which he was at the same time negotiating with Ford to make available to them. After some chassis modifications by AC, to whom Shelby sent an engine/transmission unit, he introduced the first AC Cobra, the 260 (4.2 litres). Shelby is not the first to imagine building a car with a large American engine, powerful, reliable, and relatively inexpensive in a light and efficient European chassis. Allard had done it long before him, but the cocktail made by our American is the most homogeneous and the most efficient. The CSX2000 prototype (CSX for Carroll Shelby Export) was born in Santa Fe Springs, near Los Angeles, in early 1962. The production of the first series of Cobra 260 (260 cubic inches, the displacement of the Ford V8 of the time) began immediately afterwards, the same year. The Cobras were first built in Santa Fe Springs, then in Venice, California. Equipped with 4 disc brakes, they are equipped with the screw steering and housing of the AC Ace.*



*The 260 V8 quickly stepped aside to the 289, a 4.7L 271 hp 4.7L at 5,800 rpm in a quiet version (street version), but the power could reach 385 hp in competition. The car has a rack-and-pinion steering. The rear brakes are moved in the wheels for cooling purposes, and the tracks and wheels are widened for handling... and the pleasure of the eyes!*

*The Cobra quickly showed its potential on American circuits, especially against the much heavier Chevrolet Corvette1. Its success was immediate, the Cobra legend was born!*



*Our Shelby Cobra was built by David Wagner in 2009 on a Kirkham chassis and aluminum body. David Wagner, a retired mechanical engineer with 30 years of experience at Ford, was the owner of five original Cobras. Driven by his passion for Cobras and with extensive skills in aluminum he undertook the restoration of many Cobras in the 1980s. Our car has therefore been manufactured with the utmost attention to accuracy in just the smallest detail. We can say that this is one of the most accurate Cobra Rep available on the market today. Purchased by a Canadian collector, the car was imported and registered in France by the latter when he moved to France. In 2012, it became the property of a Parisian collector who entrusted it to us 7 years later, when it changed hands to join the garage of one of our friends and loyal customers.*

*Very well maintained by the last owners and with a low mileage, this car is in an impeccable condition... The engine is waiting for you to roar again!*