

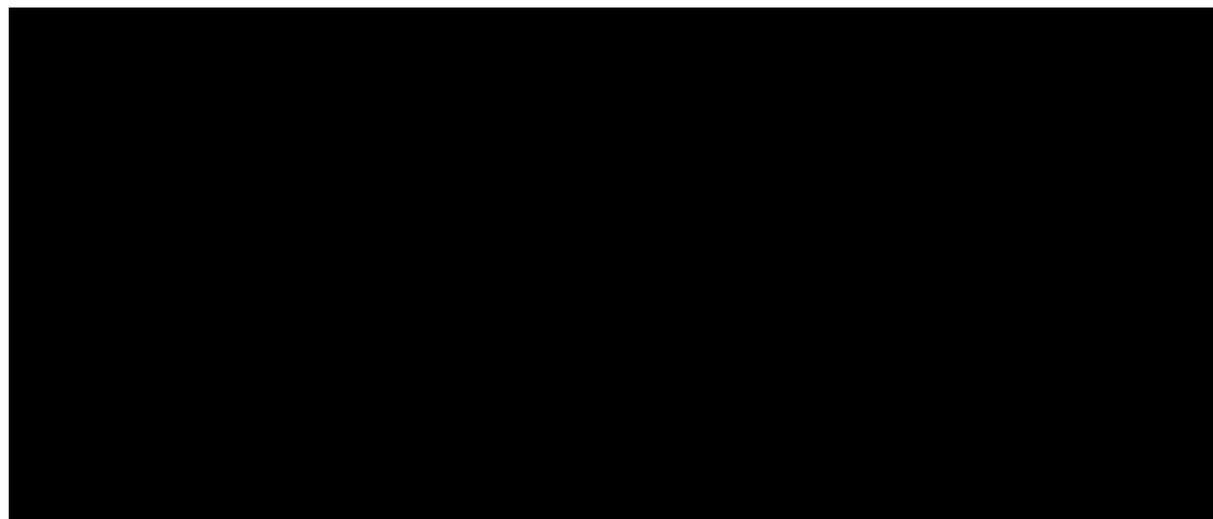
« Sébastien Loeb au départ du rallye du Condroz

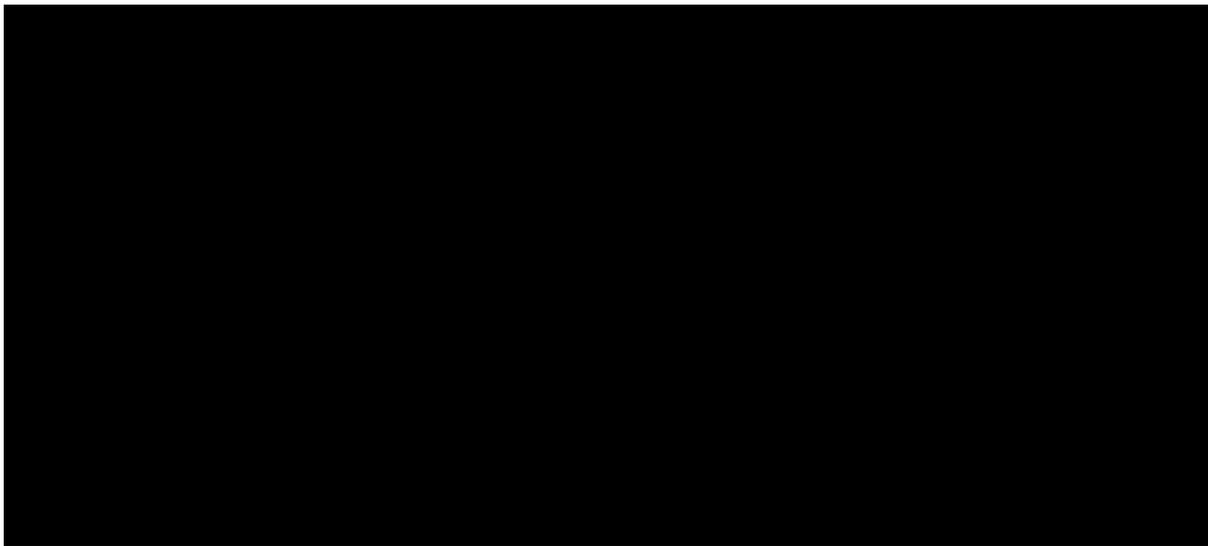
F1 Suzuka 2013: victoire stratégique de Vettel »

Essai AC Cobra Mk VI GT – Drogue dure



Ford GT40, **Porsche** 911, AC Cobra... Depuis les années 1960, ces trois sportives ont gagné le titre de légende de l'automobile. Mais si la première a tiré depuis bien longtemps sa révérence et que la seconde a évolué au point de paraître presque aseptisée, la Cobra reste fidèle à ses préceptes originels. Aussi, il était hors de question de refuser une invitation à la conduire.



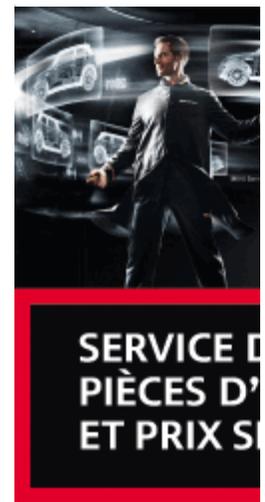


Lorsqu'en 1960, Carroll Shelby décide d'arrêter la compétition et de se concentrer sur la conception d'une auto américaine capable d'en remonter aux Ferrari, il ne se doute pas de la portée qu'aura son travail des décennies plus tard. Pour mettre à bien son projet, il se tourne vers AC, une firme anglaise déjà très largement réputée, tant pour ses modèles de route que pour ses bolides de compétition. En 1962, apparaît donc la Cobra. Si les premiers exemplaires accueillent un V8 Ford 4.2, la fameuse 427 ne fait son apparition qu'à partir de 1965, avec un redoutable V8 de 410 ch sous le capot avant.

Contrairement à une idée reçue toutefois, la Cobra n'est pas morte ou, du moins, ne survit pas seulement grâce aux nombreuses répliques produites à travers le monde. Une société allemande, AC Automotive, en a racheté tous les droits et continue à la faire vivre. Mieux encore, cette société profite de capitaux français. Un sacré mix cette Cobra, mais elle est toujours là, et bien là.



Toujours un goût d'Amérique



Essais

[Essai Skoda Octavia](#)



[Essai BMW i3 : une n](#)



[Essai Toyota Auris T de plus](#)



[Essai Rétro My Mini F](#)



Devenez Fan!

En 2013, c'est toujours un *V8 born in the USA* qui officie sous le long capot. Mais c'est désormais **General Motors** qui fournit la mécanique, en l'occurrence le 6.2 437 ch de la Camaro. Mais l'évolution ne se résume pas à un moteur à la page. Si cette Cobra se prénomme Mk VI (pour sixième génération), c'est qu'elle a bien changé. Ainsi, par rapport à la version originelle, elle est désormais plus de 6 cm de longue et plus large de 10. C'est que l'homme du XXIème siècle est un peu plus imposant que celui des années 1960...



Frissons

Il est maintenant temps de s'installer au volant. Se glisser est d'ailleurs un terme qui conviendrait davantage à la situation : la porte est étroite et le seuil extrêmement haut, tandis que le volant et le siège sont, eux, placés à quelques centimètres seulement du sol. Mais une fois à bord, bien calé dans le siège enveloppant, coincé entre la porte et le tunnel de transmission, la sensation de faire corps avec la belle est réelle.

Après avoir effectué un quart de tour avec la clé de contact, il suffit de presser le bouton de démarrage pour que s'ébrouent les huit pistons, faisant trembler la bête. Pas de doute, le « glouglou » caractéristique trahit les origines nord-américaines de la mécanique. Durant une fraction de seconde, on repense à tous ses pilotes courageux, sinon téméraires, qui se sont risqués à pousser la Cobra dans ses derniers retranchements. Mais pour un novice comme moi, l'heure est plutôt à l'humilité.

Nouveaux mo

[Mercedes S65 AMG, e](#)



[Los Angeles 2013 : le temps](#)



[Essai Toyota Auris T de plus](#)



[Rolls-Royce Phantom](#)



Ecologie

[Los Angeles 2013: Hc](#)



[Tokyo 2013 : Nissan l](#)



[Essai BMW i3 : une n](#)



[Tesla Model S : nouv](#)



Une pédale à manier avec précaution

On parle ici de celle de droite bien sûr. Une caresse un peu appuyée fait grimper le V8 dans les tours et provoque immédiatement un déchirement des tympanes se trouvant à proximité. Mais quelle jouissance pour des oreilles abreuvées quotidiennement du claquement des TDI, dCi et autres HDi. Dans la Cobra, l'insonorisation est un mot qui n'a pas sa place. L'absence de toit et l'épaisseur réduite du pare-brise permettent au moindre bruit mécanique d'envahir l'habitacle...

Une forte pression sur la pédale d'embrayage, une saisie ferme du levier de vitesses, puis un léger appui sur l'accélérateur simultanément au lâcher de l'embrayage, et le monstre s'ébroue. Tout doucement d'abord pour mieux sentir l'auto. A peine l'aiguille du compte-tours s'approche t-elle des 2 000 tr/mn que l'on enchaîne le second puis le troisième rapport. Et immédiatement, une évidence : l'absence de toute assistance va mettre les mollets et les bras à rude épreuve.



Sport auto

F1 2014: McLaren titu



F1 2014 : Massa rebou



Toyota développe un



Macao 2013 : premièr





Au fil des kilomètres, l'impression de dompter la bête -un peu seulement- s'installe. On pousse alors un peu plus chaque rapport pour profiter des borborygmes de la mécanique, les changements de vitesse se font plus rapides... C'est absolument jouissif. D'autant que la Cobra est très bien accrochée à l'asphalte. Peut-être un peu trop d'ailleurs lorsque celui-ci n'est pas parfaitement lisse. Il est vrai que sa monte pneumatique ultra-large (235 mm à l'avant, 295 mm à l'arrière) a tendance à suivre la moindre déformation de la chaussée.

Attention toutefois aux excès d'optimisme : la Cobra est naturellement dépourvu d'ESP et son train arrière n'hésitera pas à glisser généreusement si le conducteur baisse sa garde ne serait-ce qu'un instant.

Après plus de 150 km parcourus au volant de ce monstre, on ressort trempé, courbu, éreinté... mais avec une « banane » que peu de voitures actuelles peuvent vous procurer. Que du bonheur en somme !



Chère, mais pas tant que ça

Gamme et prix	
AC Cobra MK VI GT	135,700 €

Bien sûr, un tel bijou n'est pas accessible au commun des mortels, y compris sur le plan financier. Comptez 135 700 € pour la version de notre essai qui représente l'offre de base de la gamme. Pour les amateurs de démesure, le catalogue comprend une version GTS Big Block (V8 7.2 de 640 ch) à 174 500 €, une GTS qui pousse le compresseur du 6.2 jusqu'à atteindre les 647 ch (179 400 €) et la GTSR (265 000 €), uniquement destinée à la compétition, qui atteint les 780 ch ! Ces tarifs vous semblent déraisonnables ? Pensez simplement qu'un modèles des années 1960, moins polyvalent et bien moins facile à maîtriser, s'échange aujourd'hui entre 400 000 € et 600 000 €.



Crédit photos : le blog auto

+	Une vraie Cobra mais neuve ! Plus facile qu'on ne le pense Presqu'abordable
-	Direction non assistée Il a fallu la rendre

Principaux équipements et options

AC Cobra MK VI GT

Sellerie cuir	S
Sièges chauffants	S
Seuils de porte en carbone	S
GPS	S
Couvre-tonnerre	S
Housse	S
Boîte de vitesse automatique à 6 rapports	4,760 €
Hard-top en carbone	14,250 €
Bandes Racing	1,100 €
Capote	2,550 €
Contrôle de traction avec Launch Button	3,500 €
Climatisation	3,500 €
Harnets 5 points	850 €
Régulateur de vitesse	850 €
Peinture métallisée	850 €
Peinture mate	1,200 €
Horloge	150 €

Caractéristiques

Moteur	
Type et implantation	8 cylindres en V essence
	2 soupapes par cylindre
	Compresseur
Cylindrée	6 162 cm ³
Puissance	437 ch
Couple	585 Nm à 4 600 tr/mn
Transmission	
Roues motrices	Propulsion
Boîte de vitesses	Manuelle à 6 rapports
Châssis	
Suspension avant	A triangles superposés
Suspension arrière	A triangles superposés
Direction	non assistée
Diamètre de braquage	nc
Freins	Disques Brembo
Jantes et pneus	235/40 R 18 (av) – 295/35 R 18 (ar)
Performances	
Vitesse maximale	278 km/h
0 à 100 km/h	3,7 s
Consommation	
Cycle urbain	nc
Cycle extra-urbain	nc
Cycle mixte	nc
CO ₂	nc
Dimensions	
Longueur	4 020 mm
Largeur	1 830 mm
Hauteur	nc
Empattement	nc
Volume de coffre	nc
Réservoir	nc
Masse à vide	1 050 kg

 Par [Cedric Morancais](#) le 13 octobre 2013

 Dans : [Cabriolet](#) | [Essais](#) | [Fun](#) | [Muscle cars](#) | [On aime bien](#) | [Sportive](#) | [Supercars](#)

Mots-clefs : [AC](#), [cobra](#), [essai](#), [GT](#), [V8](#)



Vous avez aimé cet article?

 111

 12


[J'aime J'a](#)

[Tweeter](#)