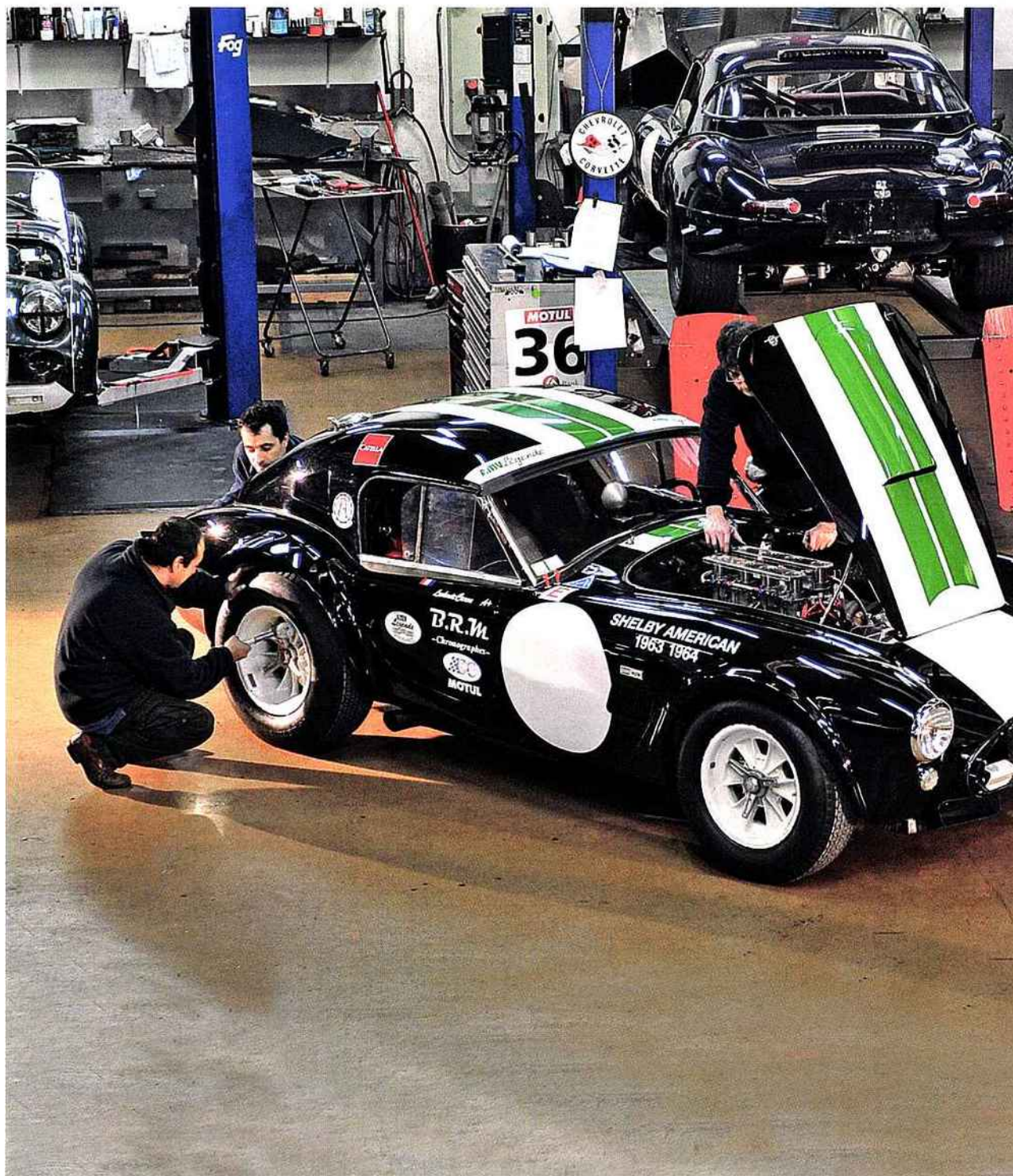
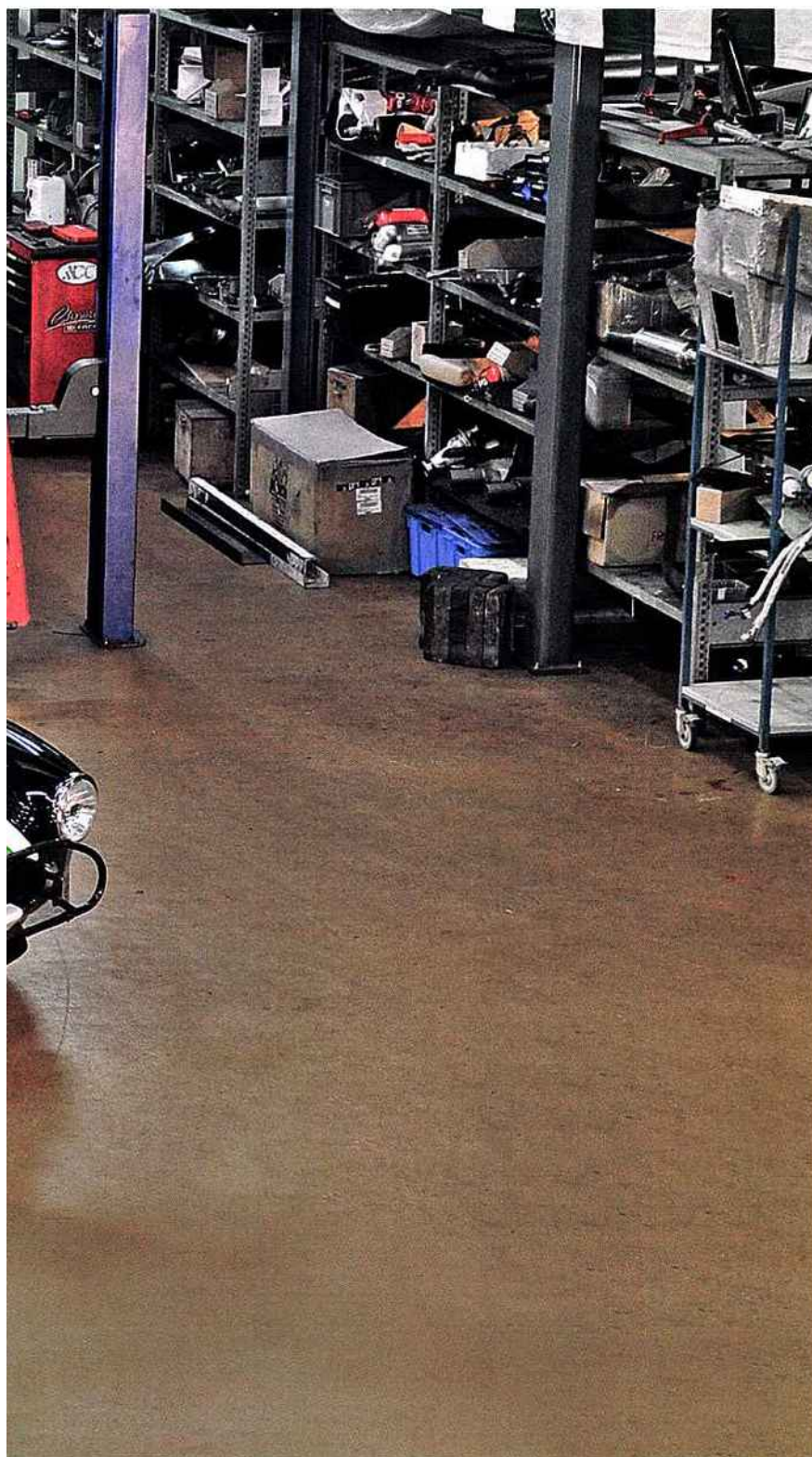


TEAM C2C

FORMULE GAG



NANTE



Ludovic Caron, le double vainqueur du Tour Auto Optic 2000 en 2008 et 2011, a bien voulu lever le voile sur sa façon très personnelle de préparer l'épreuve en amont dans son atelier très spécialisé. Conseils d'expert en toute exclusivité.

TEXTE MANON AIDAN
PHOTOS CATHY DUBUISSON

Traditionnellement, le Tour Auto Optic 2000 rallie le Grand Palais (à Paris) à la Côte d'Azur, attirant plus de 200 équipages tentés par la découverte d'un tracé sophistiqué à travers la France. Un événement majeur du calendrier qui mobilise de plus en plus d'écuries et d'ateliers spécialisés. Pilote talentueux et préparateur renommé, Ludovic Caron a bien voulu nous détailler les modifications qu'il fait subir à son AC Cobra pour en faire une machine de référence sur la ligne de départ. En amont de l'épreuve, nous avons suivi le parcours fléché de ce grand spécialiste aussi déterminé que minutieux.



Quelques séances d'essais sont indispensables pour peaufiner les réglages, jauger la puissance des freins (ni trop, ni trop peu), évaluer l'équilibre du châssis et des trains roulants. Une check-list du niveau de celle qu'élaborent les grandes écuries en "moderne".

Ludovic Caron est un pilote qui met les mains dans le moteur sans pour autant rouler des mécaniques.

Pilote et passionné

Vainqueur du Tour Auto en 2008 et 2011, il participe à cette épreuve mythique depuis 2003. Lucide est rigoureux, il aime se préparer au mieux lorsqu'il aborde un nouvel événement. C'est pourquoi il a fait l'impasse sur le Tour lors de la saison 2010 pour mieux se concentrer sur Le Mans Classic. Bien lui en a pris, car dans des conditions intenses (plus de 32 C° sur la piste!), il est monté sur la plus haute marche du podium à la tête du Team 21. Les secrets de cette moisson de trophées ? Une préparation sans failles : *"Le Tour auto est une course où vous pouvez à un moment prendre un café en terrasse et vous retrouver trente minutes plus tard, couché sous votre voiture en rase campagne pour changer un maître-cylindre de frein. Il ne faut laisser aucune place au hasard, dès lors qu'il s'agit d'organisation et de préparation. La course se charge de vous apporter son lot d'imprévis. Dans tous les cas, il faut être prêt à les affronter et prévoir*

de pouvoir repartir, quoiqu'il arrive..."

Ludovic sait que la course est pleine d'aléas et qu'elle ne prend fin qu'une fois franchie la ligne d'arrivée, cette Lapalissade méritant d'être rappelée à l'occasion, car beaucoup de participants ont encore une vision "surréaliste" de cette épreuve, aussi impitoyable pour les pilotes que pour les mécaniques. Il n'est donc pas étonnant que, dans cette même veine, Ludovic ait fait sienne cette devise chère à nos amis britanniques *"To finish first, you must first finish!"*, soit *"pour terminer premier, vous devez d'abord terminer!"* Dans cette perspective, "les" Caron (père et fils) nous ont détaillé les secrets de préparation effectués dans leur atelier - C2C, une adresse bien connue des amateurs, en nous présentant l'AC Cobra 289 noire dûment revue et corrigée que Ludovic a tant de fois menée à la victoire. La victoire : le but suprême pour tout préparateur digne de ce nom. Exactement ce que visait Carl Kiekhafer, l'homme qui monta la première écurie professionnelle indépendante et digne de ce nom pour faire triompher la Chrysler 300 dans les courses Nascar en 1955 et 1956. Un jour, un journaliste lui posa cette question : *"Vous alignez trois voitures durant la prochaine saison.*



Quel résultat vous satisfierait ? Cet opiniâtre patron d'écurie lui répondit : *"Qu'elles finissent aux trois premières places, ça me suffirait. Si vous n'avez pas ce genre d'ambition en compétition, mieux vaut passer vos dimanches à la pêche..."* C.Q.F.D....

Une Anglaise ensorcelée

Dans cette version 289 "racing", la Cobra développe pas loin de 400 chevaux pour 950 kg à vide. Autant dire que vous avez entre les mains un mélange (contre-nature ?) de finesse et de force brute. C'est cette pièce historique au passé limpide, pilotée en son temps par Carroll Shelby lui-même et bien d'autres virtuoses du volant, que Ludovic a méticuleusement mise au point en visant l'optimum. *"Préparer cette voiture prend un temps infini"*, nous a-t-il confiés. *"Il faut la dorloter, la convaincre que sa carrière n'est toujours pas terminée. Elle est heureusement en très grande forme, mais il ne faut pas oublier qu'elle va tout de même sur ses cinquante ans ! Il faut penser à tout et surveiller le moindre signe d'alerte. Chaque année nous nous efforçons de corriger les points qui ont posé problème lors des courses précédentes.*

Nous devons être tout à la fois précis et rigoureux, car elle ne supporte pas la moindre approximation..."

Le travail de réglage et de mise au point est une affaire de famille : Ludovic Caron et/ou son père, ingénieur à la retraite, s'en chargent directement. Chacun connaît par cœur la mécanique de l'AC Cobra. Des écrous aux vis, tout est répertorié. Certaines pièces sont devenues rares, d'autres ne se fabriquent plus du tout. La gestion des pièces est donc un élément hautement sensible. Pour celles qui existent encore, Ludovic s'appuie sur son réseau : *"Notre stock de pièces est conséquent, mais il ne fait que diminuer car notre « consommation » est supérieure à notre capacité à les trouver. J'ai quand même vingt ans d'expérience dans le domaine des voitures anglaises et des « hybrides » anglo-américaines. Ça aide pour connaître les endroits où dénicher une pièce de qualité. En tout cas, pour bien les acheter, je privilégie la proximité. L'achat à distance ne garantit pas la qualité ou l'authenticité, encore moins que la pièce soit « montable » comme prévu !"* Pour les pièces qui n'existent plus, c'est le savoir-faire "maison" qui prend le relais : *"Les plaquettes de freins montées sur des étriers Girling ne se*

Le lieu de tous les défis. Une fois derrière le volant, il reste à engager le dialogue.



Ludovic Caron est très attentif aux réactions de sa monture durant les séances de test.

font plus. Résultat, on les usine nous-mêmes. Pour cela, on sélectionne la plaquette la plus approchante, et on la façonne aux cotes voulues. Côté métal d'abord, ensuite côté garnitures. C'est un travail pointu, il ne faut surtout pas endommager la matière. Heureusement, on est équipés pour !".

Esthétisme et réalisme

Pour sublimer la voiture, il faut la connaître, l'aimer et prendre soin d'elle. En plus d'une préparation mécanique hors pair, le team C2C veille à maintenir l'allure de la voiture qui est la sienne depuis cinquante ans. Les divers intervenants (des compagnons pour la plupart) sont donc capables de jouer de la fraiseuse autant que de souder les pièces d'aluminium de la carrosserie. Chaque ajustement est fait en veillant scrupuleusement à respecter les formes parfaites du roadster AC, un coup de crayon qui est toujours cité en référence. Ludovic en donne un exemple: "Pour le Tour Auto, la voiture doit être un peu plus haute qu'à l'accoutumée. Vu la qualité du revêtement des routes de liaisons, comparée à celle d'un circuit, il faut qu'on s'adapte. On y trouve aussi un vrai bénéfice:

ça nous permet de passer les gendarmes couchés sans trop ralentir! Ce principe qui nous impose de respecter l'aspect de la voiture est poussé dans les moindres détails. Notre Cobra est ainsi équipée de protections conformes limitant la projection de gravillons sur la carrosserie". La voiture doit rester belle de bout en bout. Pour que la préparation soit parfaite, Didier David, le copilote, s'occupe de tous les à-côtés logistiques. Repérages, pointages et bien plus encore tant que l'équipage est sur les routes. Chaque membre de l'équipe doit trouver sa place et exercer son rôle dans cette organisation. Et c'est cette cohésion qui donne au team la puissance nécessaire pour prétendre à la première place. Ludovic Caron le précise, "Une belle victoire nécessite une belle voiture et au-delà, une équipe prête à 200 % !" Et c'est naturellement "in vivo", à savoir sur la route, que le travail de préparation paie. Gérer un monstre de cette puissance en respectant les contraintes de son âge est une affaire d'initiés. Ludovic Caron s'en amuse quand il en parle: "Sur route, il faut y aller piano! Dans les « spéciales » (portions chronométrées), il faut vraiment dompter la voiture, elle rue énormément et n'est jamais tout à fait en ligne. Comme



le promet sa réputation, elle n'est pas facile à garder sur le bitume. Didier David pourra vous en parler! Après une semaine passée sur son siège baquet, le reste de l'année il lui est impossible de dire s'il a mal au dos parce qu'il ne sent plus rien! Imaginez! La voiture embarque un V8 Ford de 4.7 litres gavé par quatre Weber 48. Quand la puissance passe aux roues arrière, ça bouge sévère de partout! J'en sais quelque chose: cette Cobra est la première de l'espèce à être équipée d'une direction à crémaillère et elle est vraiment très directe! Il faut des bras entraînés pour la tenir".

Quelques règles de gestion

Lorsqu'on évoque ce chapitre avec Ludovic, il se montre intarissable: "Elle est sujette au survirage intensif, et sur circuit, il faut gérer le freinage avec maestria, sinon, elle se venge! Et puis il y a l'aérodynamique de la carrosserie. C'est son point faible. Il ne faut pas oublier que le dessin de la première AC Ace (animée par un

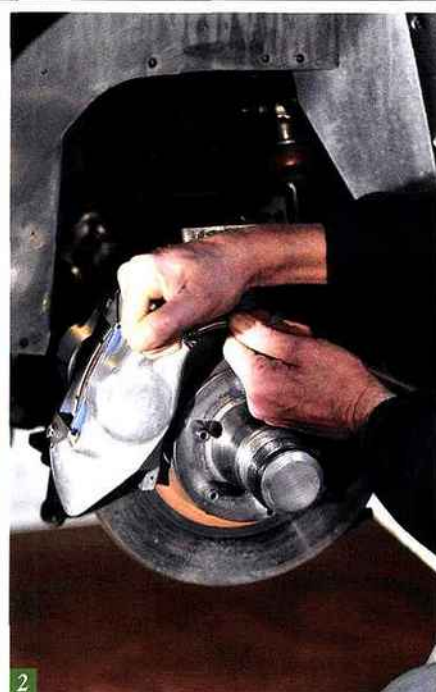


Une Cobra ne reste jamais longtemps "en ligne". Rétive et caractérisée, elle aime provoquer son pilote et maître, aujourd'hui comme en 1963.

"Powered by Ford": le 289 est un small block extrêmement solide qui a d'ailleurs connu une brillante carrière sportive. En course, les Cobra Racing 289 sortaient près de 400 chevaux. Largement de quoi "énerver" les Ferrari GTO...



1. Les Weber composent un superbe ensemble au centre du V.
2. Les pièces d'origine se faisant rares, il faut en passer parfois par l'adaptation ou la refabrication. Chez C2C, on a quelques stocks en réserve, mais au fil des ans, ceux-ci s'amenuisent.



2 litres AC donnant à peine plus de 100 ch...) remonte au début des années cinquante et qu'il relève d'un certain empirisme, même si le résultat est de toute beauté. A haute vitesse, c'est aussi périlleux que de faire voler un fer à repasser ! Au Mans, dans la ligne droite, la voiture atteignait environ 280 km/h, ce que les concepteurs de l'Ace n'auraient jamais ima-

giné pouvoir atteindre dans leurs rêves les plus fous. La prise au vent étant très importante, je sentais l'avant se soulever. A cette vitesse, le volant flotte, il n'y a plus qu'à laisser faire, en espérant qu'il n'y aura aucun obstacle soudain sur la piste". Préparer une voiture de ce type pour le Tour Auto suppose généralement un budget conséquent. Pour courir dans la caté-



4

3. L'assistance est une donnée importante. En course, son efficacité peut faire toute la différence.

4. Cette Cobra n'est pas seulement une "bête à concours" en VHC, elle revendique un glorieux passé. Celle-ci fut engagée au Mans en 1963 par AC Cars aux côtés d'une deuxième Cobra inscrite par un distributeur américain du réseau Shelby. Seule la première citée termina l'épreuve en 7^e position après une course régulière.

5. La légende du pilote-constructeur Carroll Shelby s'est construite avec la Cobra. Ce sticker est là pour le rappeler au public du Tour Auto 2012.

gorie VHC, tout est fonction du niveau de performance recherché, de l'expérience de l'équipage et du nombre de courses auxquelles on participe. Soutenu par différents sponsors, Ludovic Caron fait preuve de pragmatisme sur ce point : "Pour le Tour Auto le budget s'articule de la manière suivante : il y a d'abord l'engagement. Pour la préparation de la course, les coûts varient de quelques centaines d'euros si on reste sur des opérations simples du type vidange jusqu'à plusieurs dizaines de milliers d'euros si on s'offre le grand jeu. Dans ce cas, c'est qu'on s'est autorisé, par exemple, à refaire entièrement le moteur. A cela, s'ajoutent les frais logistiques pour la semaine de course et les à-côtés, sans oublier l'assistance, elle aussi coûteuse. Enfin, un poste dont on parle assez peu et pourtant : le carburant ! En course, la Cobra engloutit entre 35 et 60 litres ! Et là, il n'y a pas d'astuce, pas d'alternative, c'est une donnée d'époque, il faut faire avec. Pour finir, et je ne le souhaite à personne, la variable majeure est la remise en état de la voiture suite à une sortie de route ou un gros incident mécanique. L'addition, dans ce cas, peut grimper vite, surtout avec une carrosserie en alu" ...

Un état d'esprit

En toutes circonstances, l'équipe d'assistance doit s'adapter aux aléas de la route et aux pépins mécaniques, tout en suivant les contraintes de temps et le rythme de la course. Son efficacité a permis dans le passé à la belle Cobra d'enrichir un palmarès qui laisse rêveur au vu de sa longueur. Cette assistance est un complément majeur aux travaux de préparation réalisés en amont. Sur le terrain, elle apparaît



5

tout simplement indispensable. Et Ludovic de conclure : "Le Tour Auto est une des plus belles épreuves VHC du calendrier et j'ai eu le grand plaisir de la gagner deux fois déjà. Et puis, elle ouvre en quelque sorte la saison, c'est donc l'occasion de retrouver les copains et de revivre une ambiance vraiment unique. Sur la piste, on se bat comme des chiffonniers, mais comme c'est une course de gentlemen-drivers... Il n'y a pas d'animosité, et personne ne franchit la ligne blanche du fair-play. Heureusement, nous sommes tous des passionnés, et nous avons un grand respect pour les voitures qui sont en course. L'esprit sportif est bien là, mais il ne doit pas l'emporter sur le plaisir de « voir courir l'histoire », comme le rappelait une ancienne affiche des Coupes de l'Age d'Or". Message reçu... ●

TEAM C2C
Ludovic Caron
www.teamc2c.fr
Email : ludoviccaron@teamc2c.com