



L'APOGÉE DU COBRA

ALORS QUE LA GT500 FAIT RÊVER DÈS SON LANCEMENT EN 1967, LE FEU D'ARTIFICE EST DE COURTE DURÉE. MALGRÉ DES PERFORMANCES DE PREMIER ORDRE, ELLE N'ATTIRE PLUS LES PASSIONNÉS AVIDES DE PERFORMANCES EN 1969 ET PEINE À SE VENDRE. PRÈS DE 50 ANS APRÈS, ELLE A PRIS SA REVANCHE ET SE VEUT DÉSORMAIS HAUTEMENT DÉSIRABLE AVEC DES PRIX DE VENTE QUI FRISENT L'INSOLENCE. QUANT AUX MODÈLES DANS DES DÉCLINAISONS DE TEINTES SPÉCIFIQUES, ILS FONT PARTIE DES PLUS RECHERCHÉS. C'EST LE CAS DE CETTE VERSION BLACK JADE PRODUITE À 314 EXEMPLAIRES QUE NOUS AVONS CROISÉE (PRESQUE) PAR HASARD PRÈS DE CHAMBÉRY.



LA GT500 1969 CLÔT LA SAGA DES MUSCLE CARS AU COBRA.

En 1967, la Mustang a le droit à un nouveau souffle en se transformant en muscle car redoutable. Elle n'est plus seulement la petite sportive de jeunes ou la reine des amateurs de pi-

lotages (GT 350). Son gros big block fait trembler les automobilistes au feu rouge et lui attire toutes les convoitises. Vous l'aurez compris, on ne parle plus directement de la Mustang, mais de la GT500. Contrairement à la GT350,

celle-ci n'est toutefois pas la véritable œuvre de Shelby. Seulement voilée, avec une concurrence qui livre des big blocks de plus en plus insolents, Ford devait à son tour faire parler la poudre en logeant un 428 ci. Si ce dernier est

bien connu de la maison, son installation sous le capot suffit à créer l'évènement. Et pour être certain qu'il délivre le meilleur de lui-même, Shelby himself l'a préparé comme il se doit en ajoutant deux carburateurs qua-

Pour ce nouveau millésime, les jantes à 5 rayons sont proposées de série.



L'appellation 428 Cobra Jet qui avait fait tourner les têtes en 68 est tatouée en bonne place.



Les écopes démesurées permettent de refroidir efficacement les freins. Et quel style !



Même si Shelby n'a plus rien à voir avec la GT500, le cobra sert de faire valoir.



La boiserie encerclée également les compteurs.



Le cobra est présent partout, même sur les seuils de portes.



En cette fin des années 60, sport rimait avec boiseries chez Ford.



Pour maximiser la respiration, 5 écopes ont été installées sur le capot.

Pour le millésime 69, les ailes avant adoptent de nouvelles prises d'air.



Les attaches de sécurité font partie de la panoplie de rigueur.



druples corps Holley 600 cfm et un collecteur d'admission spécifique. De quoi obtenir 355 ch (400 ch dans la réalité) sans trop forcer. Si la puissance pouvait faire peur à l'époque, l'auto se voulait néanmoins moins terrifiante face au chronomètre. Avec son embourgeoisement (la GT500 se devait d'être premium pour Ford), elle était bien trop obèse et moins agile que la GT350. Son châssis était par ailleurs moins pointu même si l'option « heavy duty pack » (suspensions renforcées proposées au catalogue de la Mustang) était d'office appliquée. Mais ne nous faites pas dire ce que l'on n'a pas dit. La GT500 était bien performante, le tout pour un prix contenu (à l'époque, les GT capables de telles performances se comptaient sur les doigts d'une main et étaient affichées le double du prix). Elle aurait simplement été plus redoutable avec un allègement drastique. C'est d'ailleurs le regret qu'a formulé Shelby.

UN LOOK ÉVOCATEUR.

Quoi qu'il en soit, en 1967, la majorité des commandes de Shelby GT sont à créditer à la GT500. Bien sûr, au départ, on s'étonnait que Carroll n'ait pas installé le 427 ci 425 ch de la GT40 victo-

rieuse au Mans. La chose a bien été tentée sur 50 modèles (en fonction des sources), mais impossible d'utiliser cette puissance. Il aurait fallu pour ça un châssis hautement travaillé... bref Ford n'avait pas envie de créer une voiture de compétition sélective, mais une sportive accessible (en terme de pilotage) pour le plus grand nombre. Outre la montée en puissance, le GT500 s'offre un look qui la différencie radicalement de la Mustang de grande série. Dès qu'on la regarde, on sait à quoi l'on a affaire. La face avant utilise massivement la fibre pour un rendu sportif et une tenue singulière. À l'époque, le constructeur indiquait que l'utilisation d'un tel matériau avait été choisie pour mieux répartir les masses. Vraie priorité ou coup de com' ? Peu importe, l'auto respire les performances avec ses phares enfoncés dans la carrosserie, le museau pointu et la calandre béante. Les logos propres à la Mustang ont également disparu au profit des monogrammes GT500 accolés au Cobra. C'est d'ailleurs la première année qu'une Shelby porte de manière significative le nom du créateur... marketing oblige. Le capot en fibre reprend tout logiquement les attaches de sécurité, mais est coiffé



TROIS QUESTIONS À... LOUIS BOJARUNIEC - JEAN LAIN VINTAGE

LOUIS, D'OU VIENS CETTE GT500 ET QUEL EST TON REGARD SUR ELLE ?

■ C'est une reprise que nous avons faite à un client. On a tout de suite été séduit par le fait qu'elle soit entièrement d'origine, comme l'atteste son « Marti Report ». C'est une voiture de légende, très recherchée, qui témoigne d'un pan de l'histoire important dans l'automobile américaine. Bref, elle correspond vraiment à la philosophie Jean Lain Vintage. Nous avons à cœur de trouver des autos d'exception matching numbers (anciennes ou modernes) pour des passionnés exigeants. Mais notre activité ne se résume pas à un simple travail d'achat/vente. Nous réalisons dans certains cas des restaurations intégrales.

À QUELLE CLIENTÈLE SE DESTINE-T-ELLE D'APRÈS TOI ?

■ À tous les passionnés de muscles cars, et plus précisément des Mustang Shelby. Cela concerne aussi bien ceux qui veulent rouler dans une auto performante que ceux qui veulent avoir dans leur garage un collector de légende.

LA CONDUITE DE LA SHELBY GT 500 EST PARTICULIÈRE. C'EST AUSSI TON AVIS ?

■ Complètement. On fait le plein de sensations. Le moteur est explosif et il faut tenir fermement le volant pour contenir les ardeurs de l'auto... d'autant qu'elle ne fait pas preuve d'une grande agilité. Mais ne soyons pas sévères, il convient aussi de la replacer dans son contexte. On parle d'une sportive hautes performances des années 60 ! Quoi qu'il en soit, l'expérience de conduite est sensationnelle, difficile de rester de marbre face à une telle brutalité

de 1967 et la GT500 est tout naturellement reconduite. Mieux, elle fait équipe avec une nouvelle venue, la fameuse GT500 KR (King Of Road). La différence entre les deux GT 500 ? Le moteur. De « base », la GT500 est équipée du V8 428 ci Police Interceptor (avec carburateur quadruple corps Holley 715 cfm) de 360 ch et la KR du Cobra Jet dérivé du 427 ci de la compétition. Ce dernier a eu le droit à des modifications au niveau de l'arbre à cames et de l'admission d'air. Le collecteur a été emprunté à la version de compétition et le carburateur est

un Holley quadruple corps 735 cfm. Officiellement, la GT500 KR est adaptée à la route avec ses 335 ch...

ULTIME ROUND

Le secret de polichinelle a été percé depuis bien longtemps, tout le monde sait aujourd'hui qu'il développait plus de 400 ch. Ceci nous emmène directement au millésime 1969 (notre modèle). Ce sera la dernière année de production de la GT500. Elle demeure une nouvelle fois l'œuvre unique de Ford qui ne prend même plus soin de consulter Carroll Shelby. Trop occupé

et en froid avec Ford, ce dernier décide de rompre tout simplement son contrat dès l'été 1969. En plus de témoigner des dernières modifications apportées avant la prise de retraite officielle, notre modèle se distingue par une certaine originalité. Proposé à la vente par Jean Lain Vintage à Chambéry (société spécialisée dans les véhicules vintage haut de gamme), il fait partie des 314 exemplaires livrés dans cette couleur Black Jade et des 182 modèles construits dans cette combinaison extérieur/intérieur selon le rapport Marti. De quoi lui permettre de sortir du lot,

rappelons que 1 536 GT500 69 ont été produites en SportsRoof et 335 en cabriolet. Pour ce nouveau millésime, la gamme GT500 est simplifiée. La KR disparaît, mais son 428 Cobra Jet et son Carburateur Holley 4 corps 735 cfm se retrouvent sous le capot de la GT500. Conséquence logique, la belle affiche 335 ch. Esthétiquement, quelques différences apparaissent. Le nouveau capot en fibre à cette fois le droit à diverses prises d'air NACA (pour National Advisory Committee for Aeronautics) : deux à l'avant pour faire entrer l'air frais, deux sur l'arrière qui



Sous le filtre, un carburateur Holley 4 corps 735 cfm.



À l'arrière, la nouvelle venue reste familière.



Les échappements sont regroupés au centre pour le millésime 69.



Quand on voit cette inscription sur la voiture de devant à un feu rouge, on évite en général de trop la coller.

Lourde et virile, la GT 500 se démarque d'abord par son moteur explosif.



Prévu pour la GT 500 KR, le 428 Cobra Jet est installé d'office sur la GT500 69.



Les indicateurs informent le pilote sur la pression d'huile et le voltage.



Si la console est identique à celle de la Mustang, les interrupteurs (pour l'éclairage du tableau de bord et de l'habitacle) demeurent spécifiques.



Les jantes contrastent à merveille avec la carrosserie.



À l'époque, les persiennes assuraient un look particulièrement sportif.



Le volant tulipé se veut classe et sportif.



Pas de transmission automatique ici, mais une bonne boîte manuelle à 4 rapports.

FICHE TECHNIQUE

FORD SHELBY GT500 1969

MOTEUR	
TYPE	V8 Cobra Jet
CYLINDRÉE CM3	7 014
CYLINDRÉE CI	428 ci
NOMBRE DE SOUPAPES	16 (2 par cylindres)
ALIMENTATION	Carburateur Holley 4 corps 735 cfm
PUISSANCE	355 ch à 3 200 tr/min
COUPLE	569 Nm à 3 400 tr/min

TRANSMISSION	
TYPE	Propulsion
BOÎTE	Manuelle à 4 rapports

CHÂSSIS	
SUSPENSIONS AVANT	Triangles supérieurs, leviers inférieurs et combinés ressorts/amortisseurs
SUSPENSIONS ARRIÈRE	Essieu rigide et ressorts à lames
FREINS AV	Disques
FREINS AR	Tambours

ROUES	
JANTES	7x15"
PNEUS	BF Goodrich E70X15

CARACTÉRISTIQUES	
LONGUEUR	4663 mm
LARGEUR	1801 mm
HAUTEUR	1290 mm
EMPATTEMENT	2743 mm
VOIES AVANT	1476 mm
VOIES ARRIÈRE	1476 mm
POIDS	1644 kg

PERFORMANCES	
0 à 100 KM/H	6,2 secs
VITESSE MAXI	198 km/h



FIN DE RÈGNE

En 1969, le phénomène Shelby GT s'essouffle et tous les modèles ne trouvent pas acquéreur. Ford décide alors de stopper la production et va se livrer à un tour de passe-passe pour vider ses stocks. Tous les modèles restants sont envoyés chez Kar Kraft (le préparateur de la Boss 429) pour apporter des changements mineurs et faire croire à un « vrai-faux » millésime 70. Le capot reçoit des bandes noires et une lame est fixée sous le spoiler. C'est tout... Notez aussi que de nouveaux numéros de série (VIN) sont créés et datés de 1970, le FBI ayant détruit les plaques constructeur de 1969. En clair, la GT500 est la même auto sur les deux millésimes. Aussi, elle était disponible en SportsRoof et convertible.

MASCULINE ET PERFORMANTE,
LA GT500 EST AUSSI SANS COMPLEXE.