

MAGNUM 427

LA COBRA RETROUVÉE



L'AC Cobra n'a pas fini de faire rêver des générations d'amateurs. Ceux qui ont entendu les borborygmes tonitrueux des V 8 de 7 litres sur les circuits des années 60, se souviennent de la puissance brutale de cet engin fou : une voiture de sport quasi mythique, sans le moindre confort. La conception idéale du sport à cette époque : un moteur... pour le châssis, on verra plus tard. Le bruit et la fureur son majoritaires.



LES autres y retrouveront des rondeurs plus ou moins contemporaines, si l'on songe au fameux biodesign de la Toyota Celica : une croupe de jument, en somme un style suggestif et plus encore, inimitable.

La Magnum 427 n'est pas une réplique, situation à la fois heureuse parce que l'on peut la sortir sans trop grand risque (une Cobra authentique doit valoir une petite fortune aujourd'hui...), et malheureuse, parce qu'elle n'est pas unique. Ses formes sont plus écrasées en fait, et du moins dans la version mise à notre disposition, la mécanique est bien moins farouche...

Il s'agit d'un vieux Ford 2,8 litres, qui a fait le bonheur de générations de fabricants de kits, et qui a été dépouillé de son injection mécanique, remplacée par un carburateur double corps. Mais la version qui sera vendue en France, recevra le 2,9 litres en version catalysée, qui développera 175 chevaux, avec l'injection, bien sûr. Le 2,8 litres doit développer pour l'instant 170 chevaux, et surtout beaucoup de couple dès les bas régimes...

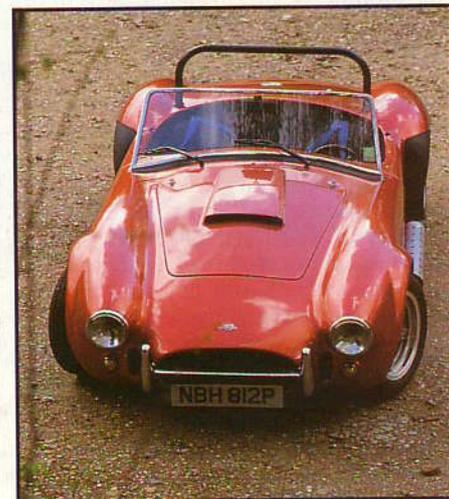
Le choix de cette mécanique répond à un objectif de fiabilité et de simplicité. Le client pourra ainsi compter sur le réseau Ford et bénéficiera d'une garantie...

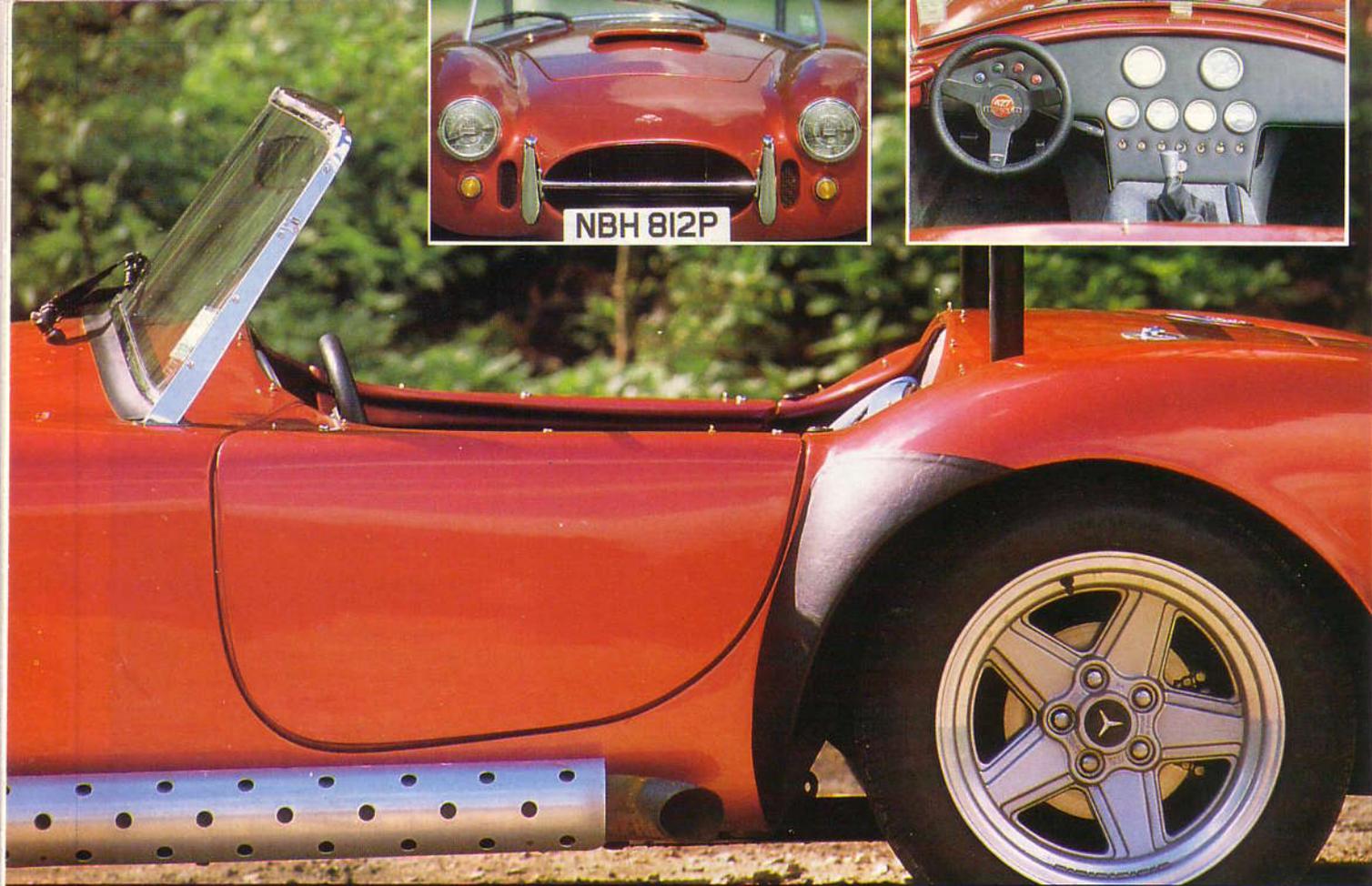
On n'éprouve pas trop de difficulté pour s'installer à côté du monstrueux tunnel central sur lequel trône un levier à pommeau en aluminium. Le petit volant est trop décalé vers la gauche, mais l'habitacle est suffisamment vaste pour pouvoir allonger les jambes. Globalement, on n'est pas mal installé, mais la pédale d'accélérateur brise la cheville. En passant le bras par la petite portière, on peut même toucher la route. C'est une man-

La Magnum est fabriquée en Angleterre par Magnum Fieldbay Ltd créée en 1986 par le préparateur Mike Broad. Elle produit 4 voitures par mois.

Une ligne agressive, mais toute en rondeurs : douce violence...

Un art de vivre oublié ?





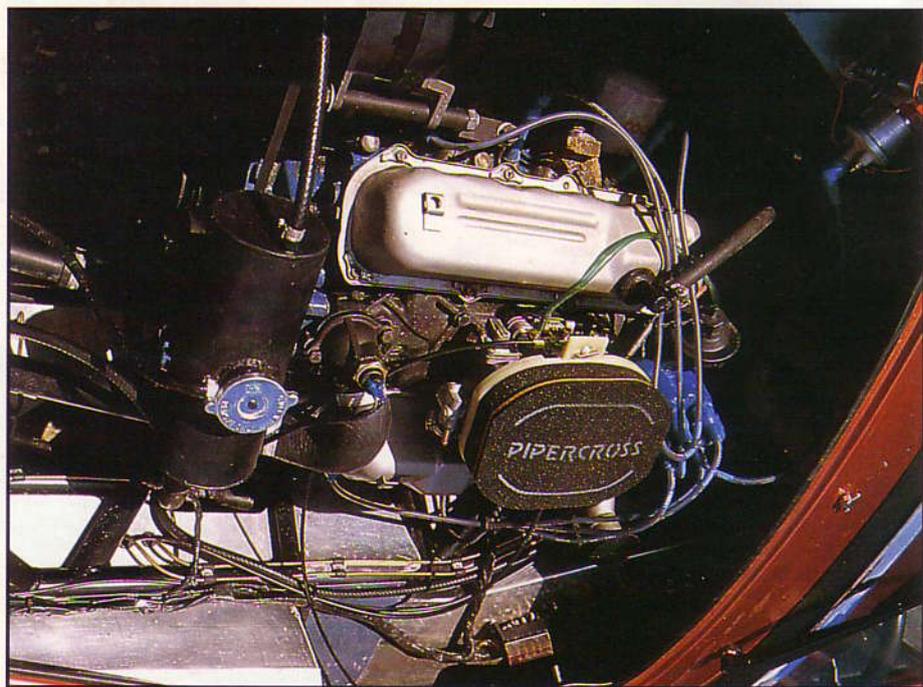
œuvre peu recommandée d'ailleurs, car on risque ainsi de frôler l'échappement brûlant qui court le long de la caisse. Le tableau de bord n'a rien de réjouissant, mais il reste lisible en route. Cependant la finition fait vraiment "cheap". Le modèle d'importation sera habillé avec du cuir, plutôt que le misérable skaï actuel, ou bien sera plaqué de ronce de noyer. Enfin, les compteurs seront différents. Ce ne sera certes pas un luxe, car leurs entourages en plastique sont vraiment peu esthétiques.

La visibilité avec la capote n'est pas pire que celle d'un cabriolet classique, mais un roadster de cette sorte se savoure le nez et les cheveux au vent.

On enlève cette toile le plus facilement du monde et le principal problème consiste en fait à loger les arceaux métalliques dans le coffre. N'envisagez pas d'y rentrer une valise !

Contact. Le grondement du moteur est effrayant. Il faut dire que nous sommes placés quasiment au-dessus de la sortie d'échappement. Le vieux V6 Ford n'est pas un moteur désagréable, et il faut reconnaître sa bonne volonté aux basses vitesses, encore mise en valeur par le faible poids de la voiture. 800 kilos à peine, pour certainement plus de 150 chevaux, le tout avec une boîte courte, la proposition est convaincante.

La commande de boîte est d'une précision stupéfiante, et la direction pas trop dure, du moins une fois sur la route, car à l'arrêt, le petit volant et les pneus larges n'arrangent pas les choses.



Mais la précision de cette direction est surprenante sur un sol bien plat.

Les accélérations vous plaquent au fond du baquet et si l'accélérateur demande une certaine accoutumance pour l'écraser à fond, sachez que l'opération n'est pas utile en ville... et même sur route d'ailleurs. La Magnum 427 accélère pratiquement comme une Porsche. Certainement pas dans le même confort, mais c'est là tout son charme... Les reprises

La 427 est conçue selon le schéma classique des petits constructeurs anglais : châssis tubulaire à poutre centrale, double triangulation et mécanique rustique. Le V6 possède un échappement retourné vers l'avant, tout comme sur la TVR, et les tubes passent réellement au ras du châssis.

Enfin, la seule particularité de la Magnum est sa carrosserie plastique renforcée de Kevlar, qui est bien plus rigide qu'un habillage conventionnel en résine avec fibres de verre.

suivent la même loi, et le souplesse permet de passer de 40 km/h pratiquement au maxi sur le même rapport, sans le moindre hoquet.

La suspension est réglée à l'évidence pour autre chose qu'une utilisation routière, et sur les bosses, on accroche ici et là un bout de châssis. Parler de confort peut faire sourire, mais il faut dire pourtant que l'on n'est pas trop chahuté malgré tout. De toute manière, la suspension ne représente pas le paramètre qui limitera un éventuel parcours. En fait, la limitation du kilométrage dépendra essentiellement de vos tympans. Le bruit est épouvantable, passés 100 km/h. Mais qui s'en plaindrait ?

La Magnum 427 est équipée en Angleterre de mécaniques plus autrement puissantes que ce V 6 Ford (V 8 Ford ou 6 cylindres Jaguar), et la motricité de l'essieu arrière apparaît largement suffisante pour passer les chevaux.

On peut faire cirer les roues au démarrage tout de même, mais heureusement, la figure fait vraiment partie du contrat... Le comportement de la Magnum devrait à priori être sain. D'abord, le châssis est extrêmement rigide. Ensuite, le guidage des trains est très bien réalisé, grâce aux doubles triangles avant et arrière. Ajoutons à cela un centre de gravité très bas, pratiquement pas de débattement de suspensions pouvant modifier les angles de roues, et toutes les conditions sont presque réunies. Presque, car il faut compter avec les rebonds. Sur une mauvaise route, la Magnum décolle facilement du sol et il n'est plus question, on s'en doute, de trajectoire soignée. Mais sur un billard, la tenue est étonnante et je la crois capable de supporter de grandes accélérations latérales sans dérive. Le seul inconvénient pour certains, viendra du manque de rappel de la direction, une

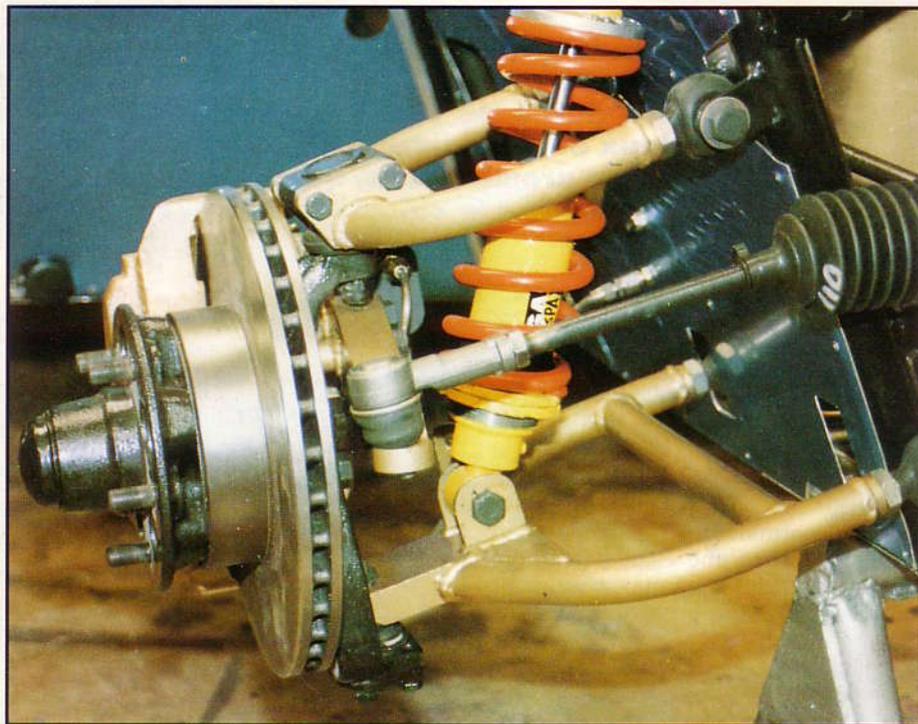
caractéristique course qui demande une habitude. Mais cela fait encore partie de la philosophie de cet engin.

Passons sur la consommation, qui ne représente pas vraiment un critère, dans cette catégorie, mais qui, notons-le, n'est pas trop élevée (comptez 10 à 15 litres maxi). Certes l'aérodynamique ne représente certainement pas une référence, mais la surface frontale n'est pas bien grande, et puis on ne pourra aller vite longtemps...

Le freinage demande à être revu. Non seulement il faut un bon mollet pour appuyer sur la pédale, mais le résultat est misérable... Ainsi équipée, la

Magnum est vraiment dangereuse dans le trafic. C'est un problème de plaquettes, ce modèle en provenance directe de l'usine était en effet monté en plaquettes compétition demandant une prise en température...

La Magnum 427 est un peu une voiture de course des années 60, tout comme la Cobra dont elle s'inspire. Dans l'absolu, le schéma général semble bien étudié et devrait s'avérer très efficace. Mais il reste à figoler, régler, modifier ici ou là une multitude de détails pour la rendre efficace. Mais cela ne fait-il pas partie aussi du plaisir que l'on tire de ce genre de voiture ?



Double triangulation, combinés et disques ventilés pour l'avant. Le triangle supérieur fait plutôt artisanal.

FICHE TECHNIQUE

<p>MOTEUR 6 cylindres en V à 60° d'origine Ford, en position longitudinale à l'avant 2 792 cm³, (93 x 68,5 mm). Bloc alésé et culasse en fonte. Un arbre à cames central. Rapport volumétrique : 9,2. Alimentation par un carburateur double corps Weber à la place de l'injection mécanique. Allumage électronique. Puissance maxi : 150 ch DIN à 5 800 trs/mn. Couple maxi : 22,3 mkg à 3 000 trs/mn.</p>	<p>FREINS Disques ventilés avant/arrière.</p>
<p>TRANSMISSION Roues arrière motrices. Embrayage monodisque à sec avec commande hydraulique. Boîte 5 rapports (Ford). Différentiel 3,54 (Ford).</p>	<p>DIRECTION Crémaillère à démultiplication variable, d'origine Ford.</p>
<p>SUSPENSIONS Avant : doubles triangles avec combinés ressorts/amortisseurs à gaz réglables, et barre antiroulis. Arrière : double triangulation avec combinés ressorts/amortisseurs à gaz réglables avec barre antiroulis.</p>	<p>CARROSSERIE Tubulaire en gros tubes avec poutre centrale et doublage par doublé par des panneaux d'aluminium rivetés. Carrosserie en résine renforcée de fibres de Kevlar, boulonnée sur le cadre. L/l/h : 4,01/1,77/1,11 m. Voies AV/AR : 1,39/1,42 m. Poids : 800 kg. Répartition AV/AR : 380/420.</p> <p>ROUES Jantes en alliage (Mercedes 16S) de 5 pouces AV et 6 pouces AR, avec pneus Goodyear Eagle 215 AV et 225 AR.</p> <p>PERFORMANCES Vitesse maxi : Non Communiqué. 0 à 100 km/h : 6 secondes</p> <p>PRIX : 325 000 F environ avec moteur Ford 2,9 litres à catalyseur.</p>