DM 14,80 / SFr 14,80 / ÖS 110,–

COBRA SPEZIAL

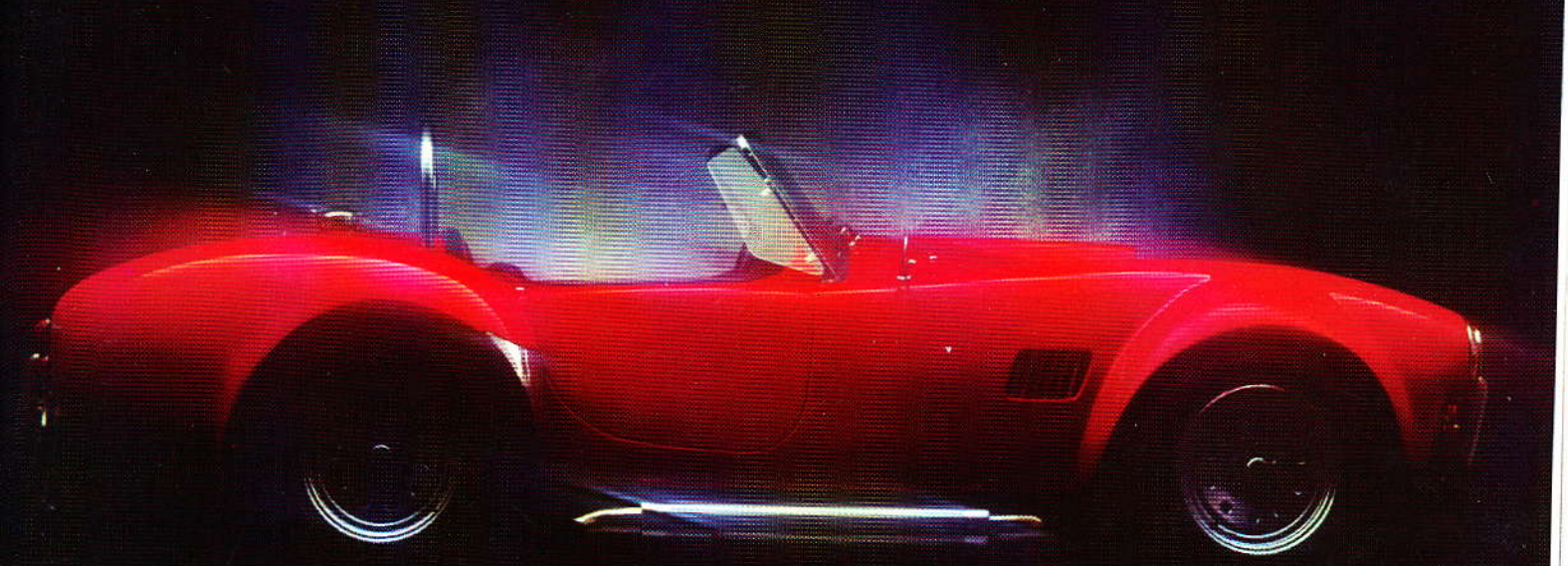
1962 - 1992

... alles über den legendärsten Roadster der 60er Jahre:

- Modellgeschichte
- Original-Testberichte
- Renneinsätze

Dazu ein Überblick über die komplette Cobra-Replikaszene:

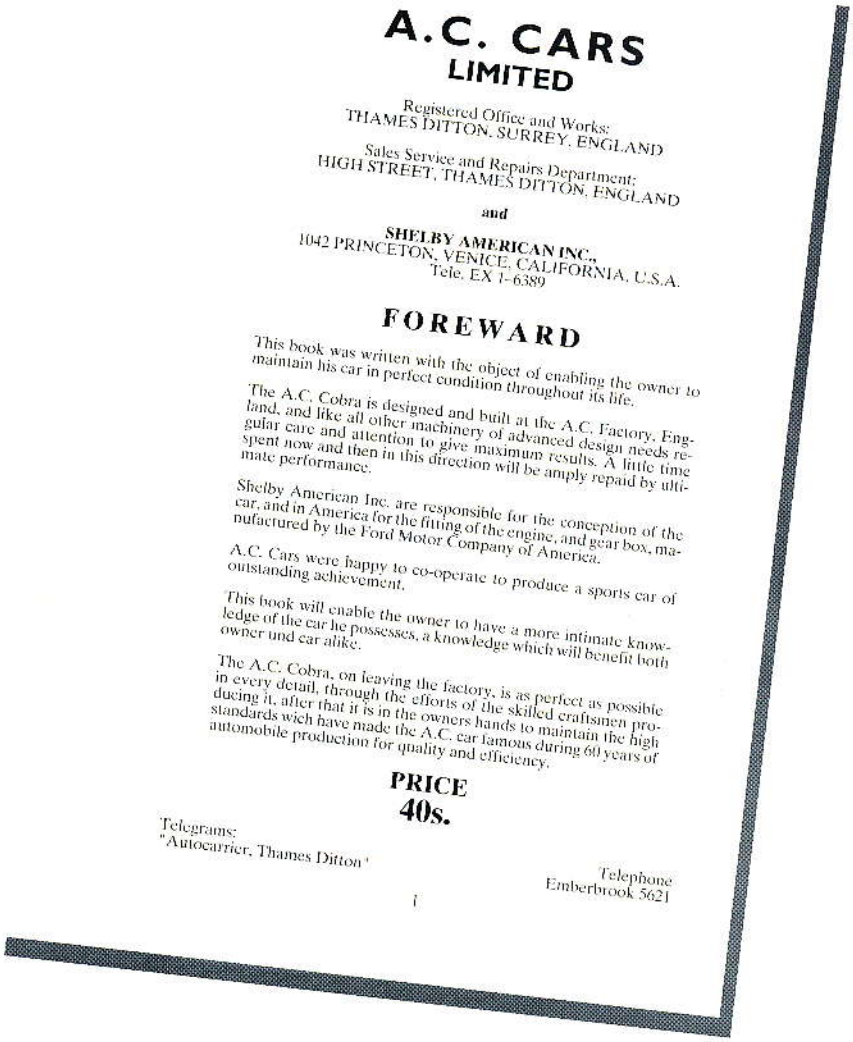
- Replika-Geschichte
- Vorstellung aller Modelle
- Replika-Rennszene
- Herstelleradressen



Ein Sonderheft aus dem HCM-Verlag

Eigentlich der pure Wahnsinn...

... (zumindest aus heutiger Sicht): Man nehme einen bärenstarken V8-Motor, der ordentlich "zieht" (einerseits das Fahrzeug vorwärts, andererseits aber auch den Sprit aus dem Tank) und stecke ebendiesen Motor in ein Fahrzeug, das ursprünglich für eine kleinere Maschine entworfen worden war. Carroll Shelby war einer der ersten, der mit der Cobra so einen käuflichen und schnellen Sportwagen herstellte, mit dem sein stolzer Besitzer so ziemlich alles "verblasen" konnte, was ihm an sonstigen Fahrzeugen in die Quere kam.
Wir sprechen von den sechziger Jahren; einer Zeit, in der die Ölkonzerne die Endlichkeit ihres Rohstoffes noch nicht als Mittel zur Profitmaximierung entdeckt hatten und Begriffe wie Katalysator, Geräuschdämmung und Verbrauchsminderung aus dem Gruselkabinett einer fernen Zukunft zu stammen schienen.
Diese Zeiten gingen schneller vorbei, als damals gedacht; aber es muß etwas dran gewesen sein an den Cobras dieser sechziger Jahre. Was den bis heute nachwirkenden Mythos nun eigentlich genau ausmacht, weiß so recht keiner: Sind es die Bärenkräfte der hubraumstarken Maschine oder die "pure" Karosserie ohne den neumodischen "Schnickschnack" wie etwa Spoiler – und stattdessen mit wohlproportionierten, ja fast schon erotischen Rundungen?
Die Geschichte hat inzwischen geurteilt: In Form unzähliger Nachbauten der Cobra, die heute in weit größerer Anzahl die Straßen bevölkern, als es das Original jemals konnte. Für die Anhänger beider Fahrzeuge ist dieses Heft gemacht: Für die wenigen hundert Glücklichen, die ein Original ihr eigen nennen können, als auch für diejenigen, die mit einer Replika wenigstens ein bißchen von jener Aura in die heutige Zeit der uniformen und im Windkanal gestylten Autos hinüberretten wollen.
Viel Spaß beim Lesen!



A.C. CARS
LIMITED

Registered Office and Works:
THAMES DITTON, SURREY, ENGLAND

Sales Service and Repairs Department:
HIGH STREET, THAMES DITTON, ENGLAND

and

SHELBY AMERICAN INC.,
1042 PRINCETON, VENICE, CALIFORNIA, U.S.A.
Tele. EX 1-6389

FOREWARD

This book was written with the object of enabling the owner to maintain his car in perfect condition throughout its life.

The A.C. Cobra is designed and built at the A.C. Factory, England, and like all other machinery of advanced design needs regular care and attention to give maximum results. A little time spent now and then in this direction will be amply repaid by ultimate performance.

Shelby American Inc. are responsible for the conception of the car, and in America for the fitting of the engine, and gear box, manufactured by the Ford Motor Company of America.

A.C. Cars were happy to co-operate to produce a sports car of outstanding achievement.

This book will enable the owner to have a more intimate knowledge of the car he possesses, a knowledge which will benefit both owner and car alike.

The A.C. Cobra, on leaving the factory, is as perfect as possible in every detail, through the efforts of the skilled craftsmen producing it, after that it is in the owners hands to maintain the high standards wich have made the A.C. car famous during 60 years of automobile production for quality and efficiency.

PRICE
40s.

Telegrams:
"Autocarrier, Thames Ditton"

Telephone
Emberbrook 5621

i

Die erste Seite aus der Betriebsanleitung einer Cobra. Sicher nicht in jeder Anleitung zur Fahrzeug-Bedienung wird auch an das Wohlergehen des Fahrers („a knowledge which will benefit both owner and car alike") gedacht – man wird gewußt haben, warum...

Die Themen:

Cobra Original
ab Seite 5

Carroll Shelby – Rennfahrer aus Leidenschaft 6

"Blow the Corvettes off..." – Rückblick auf die Entwicklung von der 260er zur 427er " big block" Cobra 8

"John Bolster tests the A.C. Cobra" – Original-Testbericht aus dem britischen Fachmagazin "Autosport" vom 7. 6. 1963 14

"Black Cobra" – Vorstellung der Cobra 289 Mk I 18

"AC – alles klar?": Was ist falsch und was ist echt auf dem Markt der wenigen Originalexemplare? 24

"Silberblick" – Vorstellung der Cobra Mk II 26

Cobra Mk III 427 Big Block 32

AC – die frühen Jahre in Thames Ditton 40

"French Weekend" – das AC Racingteam bei den 24 h von Le Mans 1963 44

Cobra Replika
ab Seite 51

Cobra Mk IV – die "einzig wahre Replika..." 52

Gedanken zum Thema Cobra-Replika – Weltenbummler Peter Cahill berichtet aus den USA und Europa 56

Geschichte der Cobra-Nachbauten – Schaubild zur Entwicklungsgeschichte, Angebot und Marktverflechtungen 62

Canadian Cobra – ein Klassiker unter den Replikas 96

Cobra Replika Hersteller
ab Seite 64

ASSK-Viper 64
Classic Motors Design - Phoenix 66
Southern Roadcraft Deutschland 67
Cobra Classic Sportscars 68
Saier-Cobra 69
Lorenz & Rankl-Cobra 70
MM-Viper 71
Ram Cobra 76
RH-Cobra 76
H&S-Cobra 77
Toystore Contemporary 84
Tomaszo 86
Mohr Cobra 88
Martin Cobra 90
PMS Ram Cobra 91
Gardner Douglas Cobra 94
Seda Dax-Cobra 95

Cobra-Zubehör
ab Seite 98

Frankies Garage: V8-Motoren und Tuning 98
Leberfinger Spezialfelgen 100
Autobrass Windschutzscheiben 101
Merlin Motorsport 101
Europa-Teile und Zubehörversand 102

Replika Rennserien
ab Seite 104

Int. Bardahl Cup `92 104

Cobra Nachfolger
ab Seite 108

Dodge Viper RT 10 108

Händler- und Herstelleradressen ab Seite 112

Rubriken

Editorial 3
Inhalt 4
Impressum 115

The good old times

Cobra – Das Original

Wer einmal mit der Cobra in Berührung gekommen ist, den läßt sie nicht mehr los. Auf den folgenden Seiten haben wir deshalb versucht, den "Mythos Cobra" aufzuarbeiten:
Die wichtigen Eckpunkte der Cobra-Historie werden beleuchtet, viele Originalfahrzeuge im Bild (und drei Fahrzeuge auch mit ausführlichem Text) vorgestellt und außerdem wird der Frage nachgegangen, was die Firma AC eigentlich gemacht hat, bevor es die Cobra gab.
Von beinahe schon historischem Wert sind schließlich die beiden übrigen Texte im ersten Heftteil: Was sagte ein zeitgenössischer Tester aus den sechziger Jahren über seine Cobra-Eindrücke – und wie schlugen sich die Fahrzeuge eigentlich auf der Rennstrecke?

Carroll Shelby

Rennfahrer aus Leidenschaft

Im Herbst 1961 wandte sich ein gewisser Mister Shelby an die Firma A.C. in Thames Ditton mit dem Angebot, künftig die 2 Liter-Version ihres ACE-Sportwagens in vollem Trim und in einer Chassis-Karosserie-Kombination ohne Motor und Getriebe in die USA zu importieren, um sie dort mit amerikanischen Ford Motoren auszurüsten. Wie diese Geschichte weiterging, wissen wir inzwischen sehr genau. Die ersten 75 ACE die in Amerika landeten, wurden mit 260 cui Motoren ausgerüstet bevor die 289er (4,2 Liter Hubraum) Ford Aggregate als Basis für die neuen und nun auf den Namen Cobra getauften Roadster zum Einsatz kamen.

Carroll Shelby hatte nur relativ wenig Zeit benötigt, um sich als erfolgreichen und kompetenten Rennfahrer in den USA und Europa zu etablieren. Wie viele seiner nordamerikanischen Rennfahrerkollegen ging auch er zunächst auf europäischen Fahrzeugen an den Start. Ein ausgeborgter TC MG war 1952 sein erster Untersatz, doch schon bald stieg er auf mehr Power um, die ihm 1953 ein Cadillac-befeuerter Allard garantierte. Und in diesem Jahr schaffte er schnell den Durchbruch, denn mit jenem Allard endete jede (!) Rennteilnahme mit einem überragenden Sieg - eine Saison mit hundertprozentigem Erfolg.

Die Saison der südamerikanischen Winter-Meisterschaft für Sportwagen begann 1954 im Januar mit dem 1000 Kilometer Rennen in Buenos Aires. In einem Starterfeld voll mit Ferraris, Werks-Aston Martins, Porsches und den pfeilschnellen Jaguar D-Types der Ecurie Ecosse belegte Shelby in dem privat eingesetzten, technisch unterlegenen Cadillac Allard den hervorragenden zehnten Platz. John Wyer, Team-Manager von Aston Martin, war von dieser Vorstellung sehr beeindruckt und schlug dem Amerikaner vor, nach England zu kommen. Shelby jedoch, obwohl zu jenem Zeitpunkt ohne Geld in der Tasche, war von der Idee nicht sonderlich begeistert, lehnte das Angebot ab und fuhr hiernach lediglich das Sebring Rennen in Florida im Werks-Team von Aston Martin.

Den Sprung nach Europa machte er dann aber doch 1954, wenn auch nur als Begleitung und Ratgeber eines wohlhabenden Texaners, der einen Aston Martin kaufen wollte. John Wyer, der Shelby`s Leidenschaft nur zu gut kannte ,griff nun in die Trickkiste und ermöglichte während des Aufenthalts sofort einen Renneinsatz auf dem Liverpooler "Aintree"-Kurs, und Shelby, letztendlich nun doch ins Aston Martin Cockpit gehievt, bekam mit einem zweiten Platz hinter einem Werks-Jaguar bei diesem Rennen sogar eine Fahrkarte fürs 24 Stunden Rennen von Le Mans im Aston Martin Team. Das Le Mans Auto wurde blau-weiß lackiert und Shelby teilte sich das Cockpit mit dem belgischen Journalisten und Autotester Paul Frère.

1955 war Shelby`s Ferrari Jahr. Wieder in Europa, fuhr der Amerikaner nun einen 4,4 Liter Wagen aus Maranello, doch die Saison verlief nicht sonderlich erfolgreich. Nach Amerika zurückgekehrt erfuhr seine Geschichte 1956 schließlich eine entscheidende Wendung. Die Firma "Carroll Shelby Sports Cars" öffnete in Dallas/Texas ihre Pforten und die Zeitschrift "Sports Illustrated" kürte Shelby mit dem Titel "Fahrer des Jahres". Die Erfahrungen in dem Geschäft und zusätzlich das Rennsport-Know How ließen in Shelby den Entschluß reifen, einen Sportwagen für den Renneinsatz zu konzipieren, der in der Lage sein sollte, einen Ferrari zu schlagen, aber nur ein Drittel dessen Anschaffungspreises kosten sollte. Aber die amerikanische "Renngemeinde" war zu diesem Zeitpunkt für solch eine Idee nicht zu begeistern, ganz abgesehen davon, daß damals der Privateinsatz eines Ferrari im Rennsport noch immer als anerkanntes Status-Symbol galt, von dem die Betroffenen sich nur schwerlich trennen wollten. Die allgemeine Ablehnung seiner Idee machte ihm nicht sonderlich zu schaffen, er klemmte sich weiterhin hinter Aston Martin Lenkräder oder fuhr Ferraris, von denen er inzwischen einige privat besaß, und erzielte damit internationale Erfolge.

1957 gewann er auf Ferrari die prestigeträchtige amerikanische SCCA-National Championship und 1958 war er wieder auf einem Aston Martin unterwegs – immer ein Faktor, wenn es um die Verteilung der Siegerplätze ging. Seine Beiträge zu den Werkserfolgen von Aston Martin wurden ihm von Manager John Wyer immer hoch angerechnet, und so erhielt er auch 1959 wieder einen Platz im Le Mans Team, wofür er sich postwendend mit einem Sieg bedankte, den er gemeinsam mit seinem Teamkollegen Roy Salvatori auf dem Aston Martin-DBR 1 nach Hause fuhr.

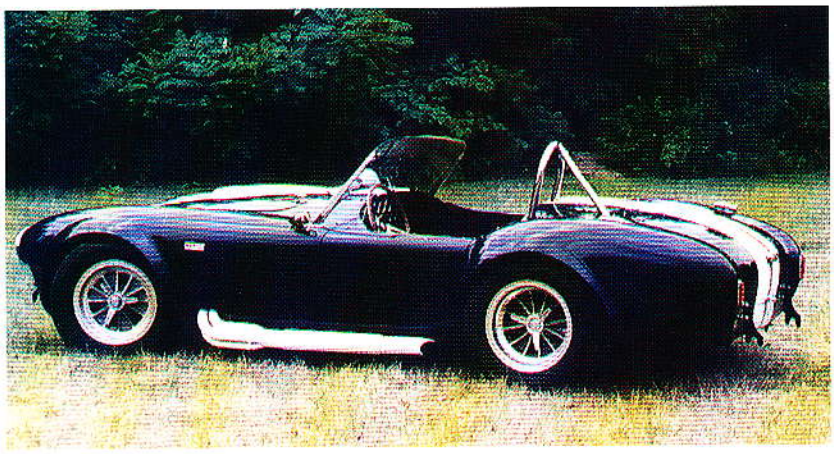
Es fiel ihm immer schwerer, die Angebote John Wyers abzulehnen, und bevor er sich versah, war er auch schon in die glorreiche Grand Prix Szene involviert, die Aston Martin mit einem Einsitzer bestritt. Shelby fuhr daraufhin nicht nur den DBR 4 Aston GP, sondern bald auch schon den Maserati 250F der Scuderia Centro Sud und den speziellen 250F Leightweight von Temple Buell. 1960, in dem Jahr in dem Carroll sich vom aktiven Rennsport zurückzog, gewann Aston Martin die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft für Sportwagen – ein Erfolg, an dem Löwenherz Shelby einen beträchtlichen Anteil hatte.

Schon von den ersten Tagen an, als er im geliehenen TC MG bei amerikanischen Clubrennen an den Start ging, begann Shelby sich zu dem zu entwickeln, was wir heute eine lebende Motorsport-Legende zu nennen pflegen. Allerdings war bis zu jenen Tagen 1960/61 erst die Hälfte jener Legende geschrieben, es sollte noch einiges erzählenswertes folgen.

Die Gedanken an seinen Traum-Rennsportwagen ließen ihn nie ganz los. Das Konzept stand fest: ein leichtes aber strapazierfähiges Chassis, zuverlässige, amerikanische V-8 Power, ein gutes Handling und ein bezahlbarer Preis. Letztendlich verdanken wir es allein diesem Traum, daß die Namen A.C., Ford und Shelby heutzutage in einem Atemzug unter dem Pseudonym "Cobra" genannt werden... .

P.C./A.T.

„Blow the Corvettes off..."



So hat ein SC auszusehen: Unverchromte Sidepipes, Quick Jags, Race Filler Cab (CSX 3038)

Wer auch immer die Geschichte des Cobra-Roadsters zurückverfolgt – er wird ebenso unweigerlich wie unausweichlich auf jene immer wiederkehrenden, fast zu Stereotypen degradierten Anekdötchen und Histörchen aus der Neuen und der Alten Welt stoßen – über den Hühnerzüchter aus Texas und das damals am Rande des Ruins entlangschlingernde Unternehmen AC aus England, deren beider Schicksale sich auf wundersame Weise verknüpften und schließlich einen Mythos entstehen ließen, der bis zum heutigen Tag lebendig ist. Diesen Vorgängen auf der Spur, pflegen eifrige Chronisten akribisch die Zusammenhänge aus längst vergangener Zeit aufzugreifen. Sie entlarven einen Texaner, den Sohn eines Postboten, als Ex-Trucker, Ex-Hühnerzüchter und Ex-Rennfahrer, dessen Herz jener heißen, vom Gemüt geforderten Gangart im Cockpit zwar nicht mehr folgen konnte, nach wie vor allerdings nur für den geliebten Sport zu schlagen gedachte. Sie bringen darüber hinaus die Geschichte vom AC Ace an den Tag, der , ursprünglich von dem eher mittellosen Rennfahrer John Tojeiro konstruiert, die Firma AC auf den Pfad eines Erfolgsunternehmens zurückführte. Geschichten und Geschichtchen, bei denen jeder versucht, ein kleines Detail mehr zu erforschen, ein i-Tüpfelchen draufgeben zu können. Man bastelt und feilt, denn schließlich geht es ja um die am Leben-Erhaltung einer Legende.

Dieses Coupé (und fünf weitere) wurden auf der Mk II-Version aufgebaut. Sie erhielten ihren Namen nach dem ersten Renneinsatz in Daytona (zum Glück; wären sie eine Woche früher fertig gewesen, wäre ihre Premiere in Hoboken gewesen)und trugen die CSX-Nummern 2286, 2287, 2299, 2300, 2601 und 2602

Der Mann, der sie initiierte und dessen Namen Sie unter anderem trägt, handelte dabei jedoch ganz und gar nicht im Bewußtsein eines "Mythengründers", er war lediglich dem Schnellfahren verfallen und somit immer und ewig auf der Suche nach den dafür geeigneten Untersätzen – auch heute noch. Der Name Cobra steht hierbei synonym für nur eine von mehreren Stationen im Leben des Carroll Hall Shelby, und sie entstand praktisch nur , weil es damals Corvetten gab... .

Die Corvette war Ende der Fünfziger eines der schnellsten Vierräder im Land. Und nicht etwa, weil Shelby`s Anfrage bei GM um Unterstüzung bei der Umsetzung seiner eigenen Fahrzeugbau-Ideen negativ beantwortet wurde, sondern vielmehr, weil er etwas schnelleres zu bauen und besitzen gedachte, wurde der GM-Klassiker zum erklärten Feind, den es zu schlagen galt. . "All i wanted to do at the time was build a car that would blow the Corvettes off". Nie im Traum hätte Shelby daran gedacht, daß aus seiner Antwort auf die Corvette so ein relevantes Fahrzeug werden würde, und die powervollen

CSX 2323 in seinen frühen Tagen – alles was man auf dem Foto sieht, ist jung und hübsch. Das Fahrzeug nahm z.B. 1964 mit Gurney/Grant an der Targa Florio teil

Versionen seiner Cobras fegten nicht nur den Erzfeind aus den USA, sondern letztendlich auch noch die restliche Automobilbauwelt von den Rennstrecken unseres Planeten.

Die Zusammenarbeit mit AC in England, die zu Beginn (1961) aus der Lieferung des von Tojeiro gezeichneten Chassis bestand, trug in Verbindung mit den letztendlich von Ford an Land gezogenen Motoren Früchte. Der Automobilriese war in die Bresche gesprungen, und für die Motorisierung des Shelby'schen Projektes zuständig. Anfangs wurden 260 er (4,2 ltr.) Motoren verbaut, denn es ging zunächst einmal darum, die für die Motorsporthomologation notwendige Serienstückzahl von 100 Fahrzeugen zu erreichen. Nachdem sich herausgestellt hatte, daß der Roadster eine Verkaufschance hatte, stellte Ford sein Händlernetz zur Verfügung. Mit dem neuen 4,7 Liter (289cui) Aggregat von Ford, das 271

PS leistete, war dann schließlich die geeignete Basis für den Einstieg ins Renngeschehen geschaffen. Im Oktober 1962 fiel auf der Rennstrecke von Riverside zum ersten Mal die Startflagge für eine Cobra, allerdings vereitelte eine gebrochene Radaufhängung eine Sensation, denn Pilot Billy Krause lag bis zu dem Defekt in Führung. Im darauffolgenden Jahr 1963 verbuchte man schließlich in Bridgehampton den ersten Gesamtsieg.
Zu der offenen Roadsterversion gesellte sich zusätzlich ein geschlossenes Coupe, das durch die aerodynamisch günstigere Karosserieform für erhöhten Top-Speed sorgte und je nach Rennstreckencharakterisitik eingesetzt wurde. Le Mans eignete sich für die "bedachten" Cobras beispielsweise vorzüglich, denn auf der schier endlos langen Hunaudieres-Geraden kamen die Vorteile des Coupes voll zum Tragen. So erzielte das Shelby America-Team auch an diesem Ort einen seiner prestigeträchtigsten Erfolge, als man 1964 einen eindeutigen Sieg in der GT-Klasse herausfuhr. Anfang 1965 war schließlich der neue 427er Motor von Ford reif für den Wettbewerbseinsatz, und die Cobra-Leute um Shelby ließen sich nicht lange bitten:

Für die Verwendung des Big Blocks mit mehr als 400 PS Leistung mußten allerdings gravierende Änderungen am Cobra-Chassis vorgenommen werden. Mit Unterstützung von Ford entwarf man eine völlig neue Radgeometrie, die Rahmenhauptträger wurden stärker dimensioniert und letztendlich mußten die antiquierten Blattfedern moderneren Feder-Dämpfer-Einheiten weichen. Die Karosserie wurde den technischen Änderungen entsprechend angepaßt und durch die Verbreiterung der Kotflügel, erforderlich aufgrund der Verwendung breiterer Reifen, enstand jene bekannt bullige 427er Optik.
1965 jedoch begann sich schon ein Umbruch abzuzeichnen. Ford spekulierte bereits auf den Einsatz des neuentwickelten GT 40 Sportwagens, der mit einem Mittelmotor ein moderneres Konstruktionskonzept verwirklichte. Carroll Shelby wurde vom Ford-Konzern, der sich übrigens über die Jahre hinweg mehr und mehr in die Aktivitäten des einst so familiären Shelby Teams einmischte, für die Koordination der Renneinsätze vorgesehen. Leute wie Peter Brock und Phil Remington begannen, ihre Situation zu überdenken. Brock, seit vielen Jahren an der Seite Shelby`s und seit 1960 dessen erster Angestellter überhaupt, verließ das Team mit dem Beginn des GT 40 Projektes. Rein äußerlich wurde der Wandel auch verdeutlicht durch den Umzug vom langjährigen Firmenstandort in Venice (Kalifornien) zur neuen Produktionsstätte in der Nähe des Airport Los Angeles.
Mit dem GT 40 kamen zusätzlich von Ford abgesandte Ingenieure, es gab von nun an Torwächter und das Tragen von I.D.-Badges (Identitätsausweisen) wurde Pflicht – Dinge, die der Gemütlichkeit in dem einst so verschworenen, relativ kleinen Team gehörigen Ab-

bruch taten. Der 427er Big Block wurde weitergebaut, allerdings hauptsächlich von anderen Teams eingesetzt, die sich auf die nationalen US.Meisterschaften konzentrierten. Die Targa Florio, bei der im Vorjahr fünf Fahrzeuge wenig erfolgreich teilnahmen, wurde in diesem Jahr nicht mehr beschickt, herausragende Erfolge (werksseitig) in Europa gab es in diesem Jahr noch mit Siegen bei den 1000 Kilometer-Rennen am Nürburgring und in Monza zu feiern.

Was den Werkseinsatz betraf, so waren die Tage der Renncobras bereits gezählt.

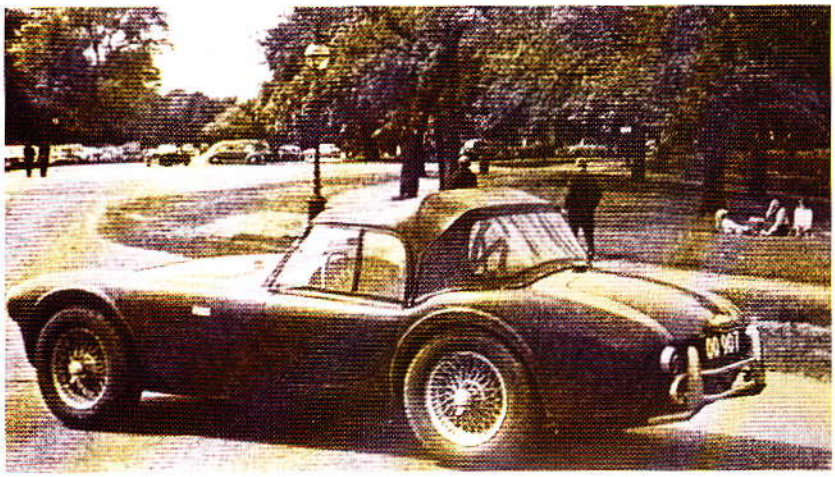
Die Produktion der Straßenversionen lief weiter bis 1967 und die Zahl der produzierten 427er stieg in diesem Zeitraum noch bis auf 348 Exemplare an – eine Produktionszahl die, einhergehend mit Erfolgen bei zahlreichen Rennklassikern, die Fahrzeuge gleichermaßen zur Legende wie zum schier unbezahlbaren Juwel avancieren ließ. A.T.

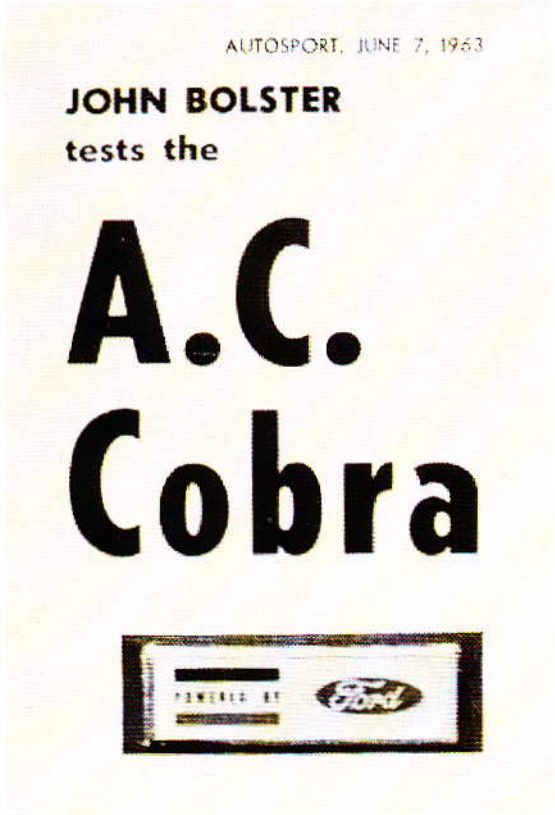
289 Mk I

CSX 2002 blieb in den USA und machte dort die Rennstrecken unsicher: Er war extrem schnell, fuhr oft an der Spitze des Feldes – kam aber nie an. Viele Kinderkrankheiten ließen dieses Auto erst nach sechs Monaten hartem Renneinsatz den ersten Sieg einfahren

John Bolster testet die A.C. Cobra (Juni 1963)

Das A.C. Cobra Modell ist momentan nur für den Export bestimmt. Es orientiert sich sehr eng am A.C. Ace, der in der Regel einen Bristol- oder Ford Zephyr-Motor besitzt. Passend verstärkt, um einem amerikanischen Ford V8-Triebwerk mit 4,5 Litern Hubraum Paroli zu bieten, wird die Cobra im A.C.-Werk in Thames Ditton gebaut und dann in die Vereinigten Staaten verschifft, wo das Rolling Chassis mit dem Motor bestückt wird. Ungefähr zehn Cobras treten jede Woche ihren Weg zur Shelby American Inc. an, wo sie wie "warme Semmeln" verkauft werden.





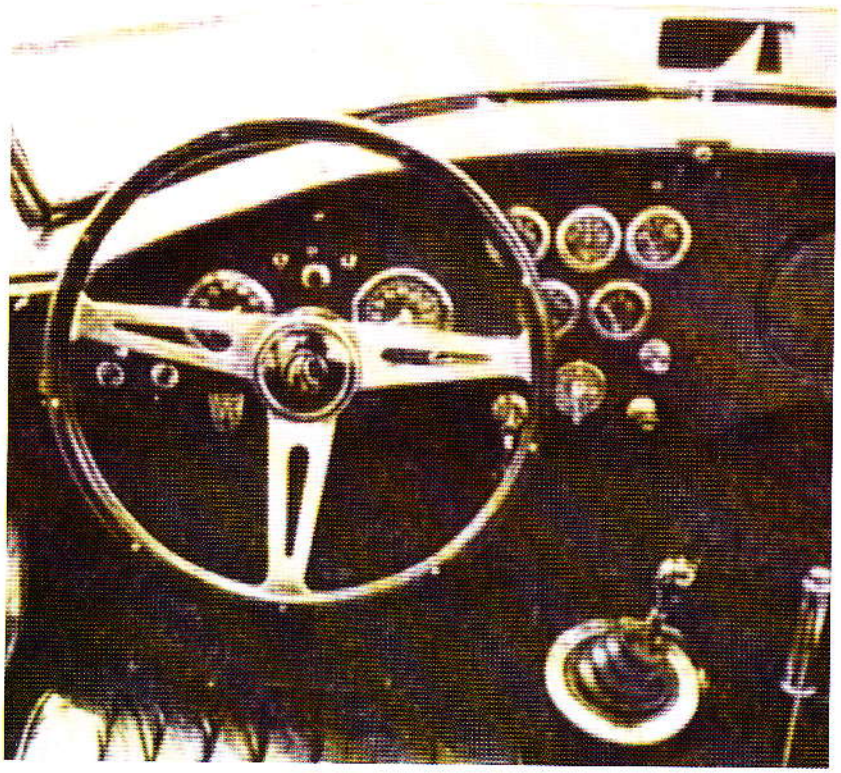
AUTOSPORT, JUNE 7, 1963

JOHN BOLSTER
tests the

A.C. Cobra

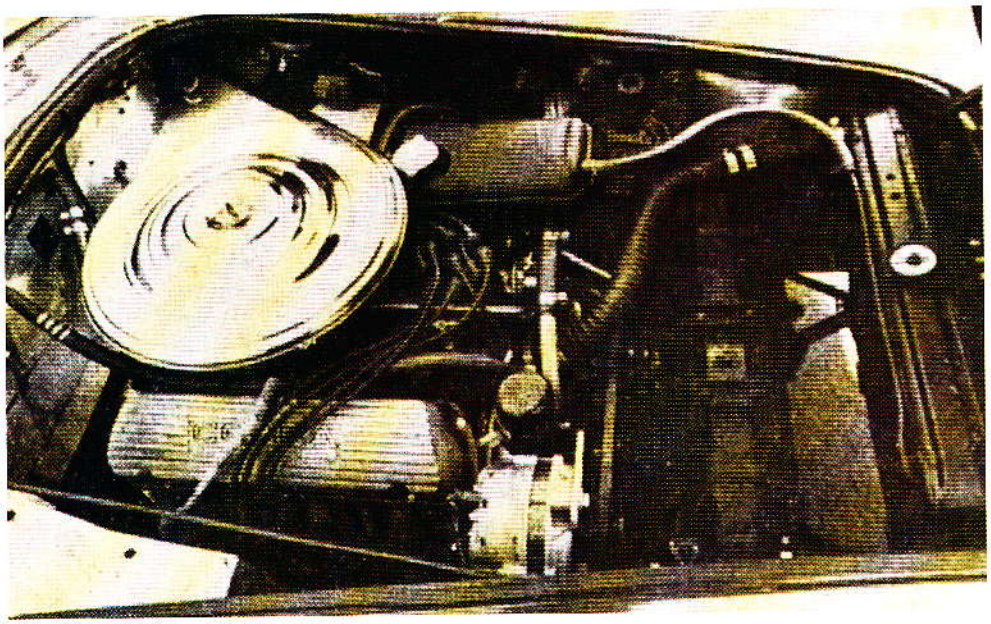
Das A.C.-Chassis wurde von John Tojeiro entworfen und orientiert sich in der Tat am sehr erfolgreichen "Toj" mit Bristol-Motor, pilotiert von Cliff Davis. Es verfügt über einen Leiterrohrrahmen mit Einzelradaufhängungen an Querlenkern und Querblattfedern. Der Rahmen der Cobra besteht aus Rohren mit größerem Querschnitt und durch den etwas kürzeren V-Motor können Extra-Kreuz-Verstrebungen eingeschweißt werden. Zahnstangenlenkung und Drehstab-Stabilisatoren vorne und hinten sind Sonderanfertigungen, ebenso wie natürlich das Differential und die Universalgelenke der Antriebswellen großzügiger dimensioniert sind. Das Differential ist selbstsperrend und die Spurweite wurde vorne und hinten etwas vergrößert.

Die Alluminiumkarosserie des offenen Zweisitzers ist im Bereich des Grills und der Motorhaube tiefergezogen als die der Bristol-Modelle. Die Ford-Einheit, mit ihrem eigenen vollsynchronisierten Viergang-Getriebe, ist wirklich sehr kompakt. Mit den Maßen von 101,6 x 72,9 mm (Bohrung/Hub) entwickelt sie



wahrscheinlich 275 bhp (ca. 217 DIN-PS, Red.) in der Normalversion und mehr als 350 bhp (ca. 277 DIN-PS, Red.), wenn sie für Rennen getunt wird. All dieses in einem Fahrzeug, das nur 18 cwt. (915 kg, Red.) wiegt – was nur zu einer einfach unglaublichen Leistungsentfaltung führen kann.
So war ich also mehr als erfreut, als Carroll Shelby – nachdem wir in der Kneipe "Steering Wheel" ein paar Drinks zusammen genommen hatten – vorschlug, daß ich mir seine persönliche Cobra einen Tag lang ausleihen sollte. Um das beste aus dieser Gelegenheit zu machen, begann mein Tag vor 5 Uhr früh! Carroll hatte mir gesagt, daß das Fahrzeug „für die Straße hergerichtet" sei, was zu bedeuten hatte, daß es weder für irgendeine besonders hohe Endgeschwindigkeit abgestimmt, noch mit der höchstmöglichen Anzahl von Vergasern versehen war. Trotzdem war es im obersten Gang viel elastischer als jede Luxus-Limousine und benahm sich somit makellos im Straßenverkehr.
Was kann man mit einem Fahrzeug tun, das praktisch alles, was sich auf der Straße bewegt, spielend einfach stehen läßt (selbst wenn der höchste Gang schon bei 15 mph (ca. 25 km/h, Red,) eingelegt werden kann.) und schon die beste, enge Getriebeabstimmung besitzt, die man sich vorstellen kann? Das Verlangen, dieses "whoosh" der Kraftentfaltung von Null bis zum Gipfel zu fühlen, konkurriert immer mit dem Erlebnis des Dahinfahrens mit mehr als 50 mph (80 km/h, Red.) im ersten Gang. Mit der letzten Fahrabstimmung des Testfahrzeuges waren 6.500 U/min ein Kinderspiel, so daß ich meinen Fuß wieder anheben konnte. Das führte zu einer gemessenen Geschwindigkeit von 136 mph (218 km/h, Red.), aber sicherlich sind 150 mph (240 km/h, Red.) mit passendem Antriebskegelrad und Ritzel auch kein Problem.
Der Motor kann nur in den höchsten Tönen gelobt werden. Ein neues, leichtgewichtiges Ford-Modell, äußerst sanft in allen Geschwindigkeitsbereichen hinauf bis 6.500 U/min, und er würde sicherlich noch weit höher drehen, wenn man die Skala des Drehzahlmessers ignorierte. Die Kupplung beherrscht das gigantische Drehmoment sicher und die vier synchronisierten Gänge lassen sich leicht und exakt einlegen. Die Straßen waren zwar feucht, aber nicht naß, als ich meine Leistungstests begann und Regen fiel erst, als sie beendet waren. So können die Daten, die ich ermittelte, auf trockener Straße noch besser sein. Trotzdem ist eine Beschleunigung von 0 auf 50 mph in 3,8 Sekunden oder auf 80 mph (ca. 130 km/h, Red.) in 8,2 Sekunden eine ziemlich dramatische Leistungsentfaltung.
Obwohl mechanisch eigentlich sehr leise, erzeugt der Motor ein relativ lautes Auspuffgeräusch. Dieses Geräusch, typisch für große V 8's, ist für viele Zuhörer höchst unangenehm und könnte wahrscheinlich durch irgendeine Querverbindung zwischen den beiden separaten Auspuffsystemen eliminiert werden. Es hat den Anschein, daß V8-Geräusche in den USA akzeptiert werden, während sie in England in etwa so populär sind, wie die Detonation der Einzylinder bei den 500 ccm-Rennfahrzeugen – sicherlich ein Nebenaspekt.

Dem A.C.-Chassis kommt die Zahnstangenlenkung, die sowohl feinfühlig als auch präzise arbeitet, sehr zugute. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven wurde durch die vorderen und hinteren Stabilisatoren wirkungsvoll reduziert. Auch im oberen Geschwindigkeitsbereich ist die Cobra leicht zu handeln und der große "Luxus", noch viel Kraft in Reserve zu haben , ist eines der größten Gefühle, das man als Autofahrer erleben kann.
Begibt man sich in den Grenzbereich, ist die Cobra nichts für Anfänger. Zunächst einmal ist ihr Radstand einen Fuß kürzer als der anderer Fahrzeuge mit vergleichbarem Potenial (wie zum Beispiel dem Ferrari), wodurch Last-



wechselreaktionen verursacht werden. Ich muß zugeben, daß mein Test zu kurz war, um zu behaupten das Fahrzeug zu kennen und ich bin mir sicher: Mit mehr Erfahrung kommt auch mehr Vertrauen. Der Motor ist mit einer Schnelligkeit verbessert worden, mit der nur im Renneinsatz erprobtes Material entwickelt werden kann, und ich denke eigentlich, daß der Wagen in Zukunft – trotz seiner beeindruckenden Beschleunigungswerte – noch einfacher zu handhaben sein wird. In jedem Fall wird es nur unter Rennbedingungen passieren, daß die Cobra erhebliche fahrerische Fertigkeiten erfordert.

Die Traktion, die die hintere Einzelradaufhängung und das selbstsperrende Differential zur Verfügung stellen, ermöglicht die extremen Beschleunigungswerte. Die Scheibenbremsen an allen vier Rädern sind gegen Fading unempfindlich, aber erfordern dennoch einen kräftigen Druck auf das Pedal, um schnell auf erträgliche Geschwindigkeiten herunterzukommen. Auch dauernde Benutzung der Bremsen in höheren Geschwindigkeitsbereichen bringt sie nicht in – wie auch immer geartete – Bedrängnis; zweifellos von Nutzen bei diesem großen Leistungspotential.
Gut gemacht und mit attraktivem Finish, ist die Aluminium-Karosserie von jener Vortrefflichkeit, für die A.C. berühmt ist. Die Motorhaube flattert nicht, obwohl sie sich jenseits von 120 mph (knapp 195 km/h, Red.) ein bißchen anhebt. Das Testfahrzeug war mit passenden US-Rundinstrumenten ausgerüstet; der Tachometer funktionierte nicht, und so konnte ich den Drehzahlmesser im Auge behalten, der ganz besonders zuverlässig ist. Ich fand die Sitzposition sehr komfortabel und auch die Fahrt über all' die schlimmen Stöße lief gut.
Die A.C. Cobra ist ein Sportauto von hoher Qualität mit erstaunlicher Leistung. Es ist auffallend beweglich und besitzt perfekte Stadt-Eigenschaften, obwohl das Fahren im obersten Gang oder bei hohen Geschwindigkeiten dank der engen indirekten Übersetzung jederzeit problemlos möglich ist – wie es Einem gerade einfällt. Die Cobra ist keineswegs ein Spritsäufer und ihre großen Leistungsreserven dürfen, wenn sie gefühlvoll benutzt werden, als hervorstechendes Sicherheitsmerkmal auf überfüllten Straßen betrachtet werden.

Wörtliche Übersetzung des Original-Testberichts aus der Ausgabe vom 7. Juni 1963. Wiedergabe des Textes und der Originalfotos mit freundlicher Genehmigung von "Autosport".

TESTFAHRZEUG
A.C. Cobra, zweisitziger Sportwagen, Preis (nur USA) 33.995 $

MOTOR
Bohrung x Hub 101.6 x 72.9 mm, 4.727 ccm, hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, Kompression 9.2 : 1, 275 bhp bei 5.800 U/min, Vierfach-Fallstromvergaser. Zwei Ford-Zündspulen und Spalding-Verteiler

KRAFTÜBERTRAGUNG
Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Borg-Warner-Vierganggetriebe. Übersetzungen: 3.77, 5.29, 6.71 und 8.89 : 1. Heckantrieb mit selbstsperrendem Differential

CHASSIS
Leiterrohrrahmen, Einzelradaufhängung vorne und hinten mit querliegenden Blattfedern und Querlenkern mit Teleskop-Dämpfern und Drehstab-Stabilisatoren vorne und hinten. Zahnstangenlenkung, Chrom-Speichenfelgen auf 6.50/6.70 x 15-Reifen, rundum Scheibenbremsen

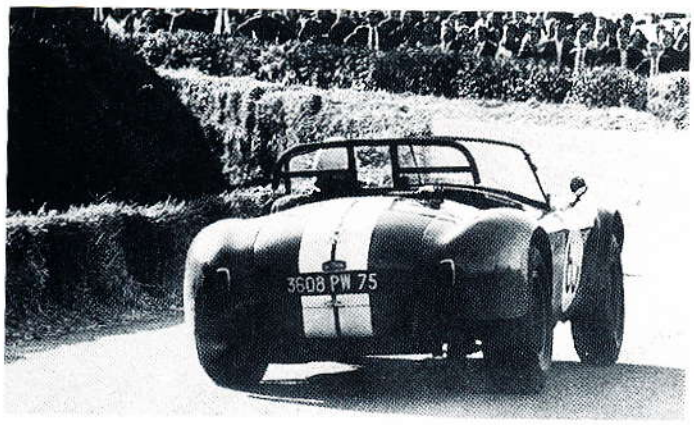
ABMESSUNGEN (ANGABEN IN KLAMMERN VON DER REDAKTION)
Radstand 7Fuß, 6 Inch (2.286 mm), Spurweite vorne 4 Fuß, 3 1/2 Inch (1.308 mm) und hinten 4 Fuß, 4 1/2 Inch (1.333 mm), Länge über alles 12 Fuß, 7 1/2 Inch (3.840 mm), Breite 5 Fuß, 1 Inch (1.540 mm), Wendekreis ca. 34 Fuß (ca. 10,2 m), Gewicht 18 cwt

AUSSTATTUNG
12 Volt- Licht- und Startanlage. Tachometer, Drehzahlmesser, Öl- und Wasser-Thermometer, Öldruckmesser, Tankanzeige, Amperemeter, Uhr, Kontrolleuchte für Fahrtrichtungsanzeiger, Heizung und Lüftung, Scheibenwaschanlage

FAHRLEISTUNGEN
Höchstgeschwindigkeit 136 mph, Maximalgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen: 3. Gang 96 mph (155 km/h), 2. Gang 75 mph (120 km/h), 1. Gang 56 mph (90 km/h). Viertelmeile (ca. 400 m) mit stehendem Start (feuchte Straße) 13,8 Sekunden. Beschleunigung: 0 bis 30 mph (48 km/h) in 2,5 Sekunden, 0 bis 50 mph in 3,8 Sekunden, 0 bis 60 mph (97 km/h) in 5,2 Sekunden, 0 bis 80 mph in 8,2 Sekunden, 0 bis 100 mph (161 km/h) in 13 Sekunden

289 Mk I

Die ersten 75 Fahrzeuge, CSX 2000 - 2074, hatten in der Regel einen 260 cui-Motor, also 4,2 l Hubraum. (Ausnahme: der sog. "early competition roadster" ab der nächsten Seite.) Die CSX-Nummern 2075 bis 2125 wiesen dem gegenüber die 289 cui-Maschine (4,7 l) auf



CSX 2001 mußte sofort als Rennauto herhalten. Obwohl erst ein MkI fertig war (CSX 2000), wurden die nächsten Cobras ungetestet als Rennfahrzeuge eingesetzt. CSX 2001 ging nach Frankreich und war in zahlreichen Einsätzen erfolgreich

CSX 2037

CSX 2009 – auch ein "Shelby Team Car" – hat mehr Rennkilometer auf dem Buckel, als manch ein Golf Straßenkilometer. Doch nach neun Jahren Renneinsatz zerlegte Bill Knauer im August 1971 die alte Rennmühle. Heute ist CSX 2009 – toll restauriert – ein bewundertes Schaustück auf vielen Treffen

Obwohl Smith- (dann kurzfristig Stewart Warner-) Instrumente bei der Cobra eingebaut wurden, war der Mk I mit dem sehr seltenen Rotunda-Tourenzähler bestückt (CSX 2107)