

PAUL FRÈRE:

# Ich fuhr den AC COBRA



Wenn die Amerikaner Leistung brauchen, lassen sie sich keine grauen Haare wachsen: Sie bauen einfach einen riesigen Motor in ein Auto, das für eine relativ kleine Maschine entworfen worden war, verstärken eventuell das Fahrwerk und die Kraftübertragung, und fertig ist die Bombe! Von General Motors gibt es zum Beispiel den unerhört schnellen Pontiac GTO, einen Sechszylinder, der zumindest bis 100 oder 120 km/h schneller beschleunigt als ein Ferrari GTO, und Ford hat ja vor einigen Monaten in Daytona einen Falcon eingesetzt, dessen ursprünglicher 2,7 Liter-Sechszylinder-Motor durch einen 7 Liter V 8-Galaxie-Motor ersetzt worden war.

Carroll Shelby, der Le Mans-Sieger von 1959, war einer der ersten, der auf diese einfache Weise einen künftigen, schnellen Sportwagen herstellte. Seit einigen Jahren schon hatte er in den Vereinigten Staaten eine AC-Vertretung, kein schlechtes Geschäft, solange der AC-Bristol konkurrenzfähig war. Mit einem allmodischen 2 Liter-Wagen ist aber auch in den USA gegen die Corvette, Ferrari und Jaguar, ja selbst in der 2 Liter-Klasse gegen die Carrera nichts mehr auszurichten. So kam Shelby auf die Idee, den 2 Liter-Motor des AC durch einen 4,2 Liter Ford Fairlane V 8 mit 270 PS samt dem dazugehörigen Borg-Warner-Getriebe zu ersetzen. Daß das so entstandene Auto wie eine Rakete ging, braucht wohl kaum erwähnt zu werden. Von „Road & Track“ wurde seine Beschleunigung von 0 bis 160 km/h mit 9,6 Sekunden gestoppt, eine für einen künftigen Sportwagen zum Straßengebrauch einmalige Leistung. Als der Wagen im Sport eingesetzt wurde, ging aber einiges kaputt: Nacheinander mußten fast alle Teile des Fahrgestells verstärkt werden, wodurch das Gewicht natürlich anstieg. Aber da Ford inzwischen aus dem gleichen Block einen noch größeren Motor mit 4,7 Liter Hubraum und 350 PS hervorgezubert hatte, blieben

die Fahrleistungen zumindest erhalten, wenn sie nicht gar noch verbessert wurden. Das Produkt ist ein wahres Ungeheuer mit aus dem Karosserieblech hervorquellenden Beulen, die der große Motor, die vier Doppelvergaser und die breiten 8,20-15 Goodyear-Reifen notwendig gemacht haben. Doch dieser improvisierte Sportwagen war gut genug, um in Sebring in der GT-Klasse alle Ferrari zu schlagen. In den folgenden Rennen ging es allerdings nicht mehr so gut. Daß die Targa Florio für die etwas schwerfälligen amerikanischen Wagen keine dankbare Aufgabe sein würde, hatte man allgemein erwartet, aber in Spa enttäuschten die Cobra (obwohl das Stromlinien-Coupe viel schneller war, als die offenen Wagen), und auch auf dem Nürburgring konnten sie nicht überzeugen, wenn sie auch nicht gerade vom Glück begünstigt waren. Die Erklärung dafür, daß die Cobra, die in Sebring die GTs schlagen konnten, in Spa und auf dem Nürburgring gegen sie nichts ausrichten konnten, ja sogar von den massiven kleineren Porsche 904 geschlagen wurden, liegt darin, daß die Sebring-Strecke den Cobra ausgezeichnet liegt. Sie besteht hauptsächlich aus relativ kurzen Geraden, verbunden durch nicht allzu schnelle Kurven, in denen die Unzulänglichkeiten des längst überholten Fahrwerks nur wenig zum Vorschein kommen, aus denen heraus aber das enorme Beschleunigungsvermögen voll zur Geltung kommt. Auf der schnellen Spa-Strecke war die ungünstige Form der Karosserie ein unüberwindlicher Nachteil und auch die Fahreigenschaften waren den vielen schnellen (über 200 km/h) Kurven nicht gewachsen. Auf dem Nürburgring bestand das Problem vor allem darin, mit dem primitiven Fahrgestell, in dem die Radführung teilweise nur einer Querblattfeder überlassen wird, die zur Verfügung stehende Leistung auf die

Straße zu bringen. So erklärt es sich, daß die Rundenzeiten der Cobra schlechter waren als die der besten Ferrari GTO und Porsche 904; überraschend ist vielmehr, daß sie nur um 6 bzw. 3 Sekunden schlechter waren. Der Erfolg des AC-Cobra in Sebring war jedoch Grund genug, unsere Neugierde zu erregen. Deshalb bot ich beim 1000 Kilometer-Rennen Carroll Shelby, am Tage nach dem Rennen mit einem der Wagen einige Runden um den Ring fahren zu dürfen. Er sagte sofort zu, selbstverständlich unter der Voraussetzung, daß ein Wagen das Rennen heil beendete. Das war dann nur für einen Werks-Cobra der Fall, nämlich den von Schlesler und Atwood, die beiden hätten im Rennen trotz einem sehr langen Aufenthalt – ein Zünddefekt mußte repariert werden – doch noch die GT-Klasse über 3 Liter gewinnen können. Außerdem hatte der Wagen bereits das 500 Kilometerrennen in Spa hinter sich gebracht, ohne inzwischen überholt zu werden, und besaß eine der leistungsschwächsten Maschinen der Teamwagen, deren Motoren je nach Baudatum eine Leistung von 350 bis 380 PS abgeben. Da der AC ursprünglich gar nicht als Wettbewerbswagen entworfen wurde, ist er sehr geräumig und erlaubt dem Fahrer eine ganz normale Sitzposition. Auch der Mechaniker, der noch nie um den Ring gefahren war, und mich fragte, ob er mitfahren dürfe, sah bei dem enormen Beschleunigungsvermögen voll zur Geltung kommt. Auf der schnellen Spa-Strecke war die ungünstige Form der Karosserie ein unüberwindlicher Nachteil und auch die Fahreigenschaften waren den vielen schnellen (über 200 km/h) Kurven nicht gewachsen. Auf dem Nürburgring bestand das Problem vor allem darin, mit dem primitiven Fahrgestell, in dem die Radführung teilweise nur einer Querblattfeder überlassen wird, die zur Verfügung stehende Leistung auf die

serknopf, worauf der Motor sofort ansprang. Drei Minuten ließen wir ihn warmlaufen, und ich wurde angewiesen, vorsichtshalber nicht über 6000 U/min zu drehen, wenn auch im Rennen natürlich bis 6500 gedreht werden kann. Obwohl der erste Gang über 90 geht, war der Wagen im Fahrerlager ohne weiteres im Schrittempo zu fahren. Auf dem Start- und Zielplatz drückte ich dann aufs Gaspedal, und der Wagen schoß, trotz dem langen ersten Gang, mit unglaublicher Beschleunigung nach vorn. Leider gibt es auf dem Nürburgring keine Strecke, wo ein Wagen über einen stehenden Kilometer gemessen werden kann, und da überdies der Tachometer nicht angeschlossen war, konnten wir keine Beschleunigungsmessungen vornehmen. In Spa konnte man aber beim Start sehen, daß ein Cobra aus dem Stand bedeutend schneller beschleunigt als der Ferrari GTO. Die Kupplung ist unproblematisch, greift aber ganz fest zu, und dank den riesigen 8,20-15 Goodyear-Reifen sowie einem Sperrdifferential, drehen die Hinterräder auch im ersten Gang bei Vollgas nicht durch. Der unregelmäßige Auspuff des V8-Motors mit zwei getrennten, seitlichen Auspuffrohren, der den Eindruck erweckt, der Motor drehe sehr langsam, steht nicht im Einklang mit der Beschleunigung. Man könnte aus dem Auspuffgeräusch und dem lauten Knallen, das beim Gaswegnehmen entsteht, schließen, daß die Maschine nicht in Ordnung sei, was aber keineswegs der Fall ist. Der Cobra ist in keiner Hinsicht ein feinnerviger Sportwagen, und er will mehr mit brutaler Gewalt als mit Finesse gefahren werden. Während ein Porsche 904 sich am besten mit den Fingerspitzen lenken läßt und bei Anwendung von Gewalt widerspenstig wird, kann nur Kraft den Cobra zähmen. Die Kupplung geht nicht gerade leicht, und wenn es auf scharfes Bremsen ankommt, ist es am besten, man steigt mit vollem Gewicht auf

das, die vier Dunlop-Scheibenbremsen direkt (also ohne Servo) betätigende Pedal. Die sehr direkte Lenkung schlägt auf den weniger langen Streckenabschnitten energisch zurück. Nicht umsonst hat man die Ecken am Übergang der Speichen in das Lenkrad mit lederüberzogenem Schaumgummi gepolstert. Nur das Schalten macht gar keine Mühe: Der Hebel des vollsynchronisierten Borg-Warner-Vierganggetriebes (das gleiche Getriebe besitzt der Chevrolet Sting Ray) läßt sich nämlich fingerleicht betätigen, und es muß überdies nur verhältnismäßig wenig geschaltet werden. Vier Gänge sind ja heutzutage für einen Rennwagen recht wenig, und der vierte, der mit der 3,54:1 Hinterachsuntersetzung ca. 40 km/h pro 1000 U/min ergibt, wird in jeder Runde nur viermal benutzt: auf der Gegenstrecke, bei Start und Ziel, auf der Bergabstrecke zwischen dem Flugplatz und dem Schwedenkreuz, in der Fuchsröhre und auf der Döttinger Höhe. Für alles andere reichen der 2. und der 3. Gang aus, nur in der scharfen Linkskurve vor dem Hatzboch und am Adenauer Forst bringt der erste Gang einen kleinen Vorteil. Der Cobra fährt sich auf dem Ring eigentlich besser, als ich es auf Grund seines ziemlich primitiven Fahrwerks erwartet hatte. Bei vollem Tank (der in jeder Runde um 9 Liter leichter wird) ist die Aufhängung verhältnismäßig komfortabel. Wenn auch gelegentlich bei schneller Fahrt ein Rad auf einer Bodenwelle abhebt, ist die Bodenhaftung im allgemeinen befriedigend, und kleine Schlenker lassen sich leicht korrigieren. Sicher hilft die enorme Auflagefläche der Reifen vor viele Mängel der Aufhängung hinweg. In Kurven mit gutem Belag verhält sich der Wagen ruhiger als erwartet. Das hohe, immer zur Verfügung stehende Drehmoment ermöglicht es fast immer, leichtes Untersteuern auszugleichen, obwohl ohne die Hilfe der Fliehkraft, die in schnell

gefahrenen Kurven entsteht, auf trockener Bahn die Hinterräder kaum zum Durchdrehen zu bringen sind. Im Korussell schlug die Hinterradfederung durch, und die Reifen kamen dabei leicht mit den Koffeln in Berührung. Doch die unangenehmste unter den Tücken des Cobra ist ein gelegentliches Abheben der Vorderräder auf Bodenwellen, das ein seitliches Versetzen der Vorderachse zur Folge hat. Vielleicht waren nach dem Rennen nur die Stoßdämpfer etwas müde, vielleicht lag es aber auch daran, daß das Fahrgestell noch nicht steif genug ist und selbst ungedämpft federt. Nach den Bewegungen des Aufbaus zu urteilen, ist aber der einfache, rechteckige Rohrrahmen des Cobra viel stabiler als in den früheren AC-Bristol-Modellen. Um den Cobra im Renntempo über 11 bis 12 Runden des Nürburgrings zu bringen, die ohne Nachtanken gefahren werden können, ist wohl mehr körperlicher Einsatz erforderlich als für jedes andere Sportfahrzeug. Die Fahrleistungen auf dem Ring stehen in keinem Verhältnis zum Kraftaufwand oder zum Brennstoffverbrauch, der bei etwas langsameren Rundenzeiten ungefähr doppelt so hoch ist wie bei einem Porsche 904. Dessen ist sich Carroll Shelby völlig bewußt. Auch das neue Cobra-Stromlinien-Coupe ist nur ein Übergangsmodell, das auf schnellen Strecken die offenen Cobras ersetzen soll, bis ein ganz neuer, in Vorbereitung befindlicher Wagen einsatzbereit ist. Für den heutigen Cobra war der Sieg in Sebring wahrscheinlich der erste große internationale Erfolg und zugleich der Schwannengesang. Als Straßenfahrzeug behält er aber seine volle Berechtigung: kein anderes im Sport erfolgreiches GT-Fahrzeug bietet soviel Innenraum, einen so bequemen Einstieg und zugleich ein Beschleunigungsvermögen, das bis zu 200 km/h von keinem anderen Straßenfahrzeug erreicht wird. ■