



Schlangenkunde Die Story vom AC Cobra

von Dieter Günther

Seit 1908 entstehen in dem Städtchen Thames Ditton im englischen Surrey Autos — gebaut von einer hochangesehenen Firma namens AC. Das Kürzel steht für „Auto Carrier“ und weist auf die lange Tradition hin, die die Firma mit dem Bau von Dreiradfahrzeugen — wegen Steuerbegünstigungen in Großbritannien sehr populär — vorzuweisen hat. Aber nicht nur Dreiräder wurden gebaut, sondern auch „richtige“ Autos — und zwar stets solche, die einen kleinen Kreis von Liebhabern faszinierten. Kaufen — und damit der Faszination konkreten Ausdruck verleihen — konnte aller-

dings nur, wer über ein solides Bankkonto verfügte: die vierradrigen Produkte aus Thames Ditton waren kostspielig. Wer etwa im Jahr 1962 einen „Ace“ mit 21 großem Bristol-Motor erwerben wollte, mußte 2130 engl. Pfund locker machen — 30 Pfund mehr als für einen Jaguar E-Type! So ist es nicht erstaunlich, daß in knapp zehnjähriger Bauzeit gerade 727 Kunden ein „As“ (denn das ist die Übersetzung für „Ace“) in ihre Garage stellten. Schlecht bedient waren sie damit nicht, und außer vornehmem understatement bewiesen sie oben-dreien Geschmack — der Ace war einer der hübschesten Roadster, die man sich damals zulegen konnte.

Die offene Karosserie hatte John Tojeiro, ein talentierter junger Mann, der später

Rennsportwagen in eigener Regie bauen sollte, entworfen. Ob er sich bei seinem Entwurf am Ferrari 166 Barchetta orientiert hatte oder nicht — die Zuschauer der Londoner Motor Show von 1953 waren begeistert: die geschwungene Form des Wagens, die Lederpolster, das enge Cockpit mit den zahlreichen Rundinstrumenten und den Steckfenstern, die Speichenräder — das alles entsprach bester britischer Roadster-Tradition. Daß die wohlgeformte Außenhaut aus Aluminium bestand, war schon ungewöhnlich, daß sie auf einem feingliedrigen Rohrrahmen ruhte, erst recht. Zusammen mit den unabhängig aufgehängten Rädern und, seit 1957, den vorderen Scheibenbremsen, wurde hier ein Sportwagen angeboten, dessen Fahrwerk auch hohen PS-Leistungen gewachsen war. Daß es Anfang der 60er Jahre zu einer wahren Leistungsexplosion kommen sollte, die aus dem zierlichen Zweisitzer das vielleicht



Ein früher Cobra, der dem Ace noch recht ähnlich sieht. Völlig unterschiedlich dagegen die Fahrleistungen der beiden Modelle!



Der Meister und sein Werk: Carroll Shelby mit dem vermutlich allerersten Cobra, der, mit einem 4,2 l-Motor versehen, auf dem Autosalon von New York im Frühjahr 1962 der staunenden Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

haarigste Kraftpaket machte, das am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen durfte, ahnte damals natürlich niemand...

Noch dazu, wo der Ace einer der ganz schnellen Sportwagen seiner Zeit war. Anfänglich hatte der Kunde nur einen Motor zur Auswahl — einen Sechszylinder aus AC-eigener Fertigung, der bei 21 Hubraum 86 PS entwickelte und eine Endgeschwindigkeit von 160 km/h ermöglichte. Das betagte Triebwerk war damit endgültig am Ende seiner Möglichkeiten angelangt, das bestechend gute Fahrwerk noch lange nicht. Abhilfe schaffte 1956 ein anderer Sechszylinder, ebenfalls 21 groß und ebenfalls vor dem 2. Weltkrieg konstruiert: das von Bristol Ende der 40er Jahre überarbeitete BMW 328-Triebwerk. Diese geniale Konstruktion mit ihren halbkugelförmigen Brennräumen und dem Leichtmetall-Zylinderkopf gab im Ace 125 PS ab und trieb Leistung wie Preis gleichermaßen in die Höhe. Der alte, hausgemachte Sechszylinder war weiterhin lieferbar.

1961, fünf Jahre später, erhielt AC düstere Nachricht von Bristol aus Bristol. Dort wollte man die eigenen Luxuscoupés künftig mit Chrysler-V 8-Motoren versehen und den altgedienten Bristol-BMW-Sechser endgültig ausrangieren — AC stand plötzlich ohne Motor da. Als vorübergehende Notlösung baute man das 2,6 l große Sechszylinder-Aggregat des englischen Ford Zephyr ein, aber zwischen 1961 und 1963 wurden nur 36 Exemplare des Ace da-

mit ausgerüstet. Immerhin hatte man nun Kontakte zu Ford — und es gab einen jungen Amerikaner namens Carroll Shelby. Der sah aus wie ein Cowboy, hatte seine Rennfahrer-Karriere wegen eines Herzleidens aufgeben müssen, züchtete Hühner — und wollte Autos bauen. Wie die aussehen sollten, wußte er nicht, war ihm auch egal — nur eines mußten sie sein: schnell. Genau: so schnell, daß sie einem Ferrari, Aston Martin oder Porsche unter rennmäßigen Bedingungen Paroli bieten konnten. Um diesen nicht eben geringen Anspruch zu verwirklichen, hatte er sich an Chevrolet gewandt und vorgeschlagen, aus der Corvette ein europäisch-amerikanisches Superauto zu machen. Obwohl tatsächlich einige Vetten nach Italien geschickt und dort einer tiefgreifenden Kur unterzogen wurden, scheiterte das Projekt letztendlich am Widerstand der General Motors-Bosse. Shelby ließ sich durch solche Rückschläge nicht entmutigen. Er suchte weiter und fand schließlich mit dem Ace genau, was er brauchte — ein aufwendig konstruiertes, offenes Sportauto (er ging zu Recht davon aus, daß ein Coupe in den Vereinigten Staaten nur schwer zu verkaufen sein würde), das fahrwerkstechnisch den PS-Zahlen eines US-amerikanischen V-8-Giganten gewachsen sein würde. Von der vorzüglichen Straßenlage des Ace hatte Shelby sich bei

seinem größten Rennerfolg selbst überzeugen können: Als er 1959 zusammen mit Roy Salvadori die 24 Stunden von Le Mans auf Aston Martin gewonnen hatte, belegte ein Ace einen ganz hervorragenden 7. Platz im Gesamtklassement! Mit den Herren von Ace war Shelby Ende 1961 einig geworden. Es wurde beschlossen, die bis auf die fehlende Motor-Getriebe-Einheit fertig montierten Autos nach Santa Fé zu verschiffen, wo sie in Shelybs kleiner Werkstatt vollendet werden sollten.

Zu diesem Zeitpunkt allerdings stand der erste AC Cobra bereits auf den Rädern! Carroll Shelby hatte in der Zwischenzeit von Fords neuem, extrem kleindimensioniertem Achtzylinder gehört, sich einen solchen Motor besorgt und ihn in England in ein AC-Fahrgestell gepflanzt. Dieser „Urcobra“ hatte 3,7 l Hubraum — und zeigte zweierlei: erstens, daß der Ace so ohne weiteres der neuen Belastung nicht gewachsen war, zweitens, daß die gebotenen, sehr guten Fahrleistungen dem geschwindigkeitsbesessenen Shelby noch lange nicht reichten!

Ganz ohne Modifikation ging es denn also doch nicht. So mußte die Front des Au-





tos umgeformt werden, um dem neuen Triebwerk Platz zu bieten, Scheibenbremsen an allen vier Rädern wurden obligatorisch, die Radaufhängung und der Rahmen verstärkt. Um die voluminösere Bereifung unterzubringen, wurden die Kotflügel leicht ausgestellt, ein Sperrdifferential zählte zur Serienausstattung. Das eine Problem war damit gelöst, das andere nahm Shelby ebenso zügig in Angriff. Zum New Yorker Autosalon im Frühjahr 1962 präsentierte er seine Schöpfung bereits mit einem anderen Motor — einem 4,2 l (260 cu. in.) großen V 8, ebenfalls von Ford, aber 164 PS stark. Tester, die sich

mit dem Kraftpaket befaßten, ermittelten ungläubliche Fahrleistungen: von Null auf 100 km/h katapultierte das Auto seine Insassen in rund 5 Sek., und nach bereits 11 Sek. waren sie 160 km/h schnell! Dabei wurde dem Auto befriedigendes Fahrverhalten bescheinigt, Bremsen und Fahrwerk gelobt. Lediglich zur Vorsicht beim Umgang mit dem Gaspedal wurde gemahnt. Insgesamt erwarben 75 Schlangenbeschwörer einen 4,2-l-Cobra — zum Preis von knapp 6000 Dollar. Das war 1963 noch eine ganze Stange mehr, als Liebhaber für eine Corvette anzulegen hatten. Die Autos wurden übrigens nicht mehr in Santa Fé, sondern in Venice/Kalifornien,

zusammengeschraubt. Hier hatte Shelby die Werkstatt Lance Reventlows, Sohn der Woolworth-Millionärin Barbara Hutton, gekauft.

Dieser Lance Reventlow und Carroll Shelby waren alte Freunde, die sich noch aus ihrer rennfahrerischen „Sturm und Drang“-Zeit kannten. Zusammen mit Augie Pabst, Sohn einer Bierbrauer-Dynastie, und Jim Hall, der Mitte der 60er Jahre mit dem von ihm konstruierten und gefahrenen „Chaparral“ die italienische, englische und deutsche Rennprominenz schockte, bildeten sie eine Clique fröhlicher junger Leute, die sich der Rennerei verschrieben hatten. Vielen ermöglichte das elterliche Vermögen die



Noch heute rennen Cobras um Preise und Pokale — wie der mit der Startnummer 231 beim Oldtimer-Grand Prix auf dem Nürburgring im Sommer 1984 eingesetzte Wagen. Aber auch das Urmodell, der Ace, zeigt noch seine Zähne — wie die Nummer 308.

Verwirklichung auch extravaganter Ideen — wie Lance Reventlow beispielsweise die Gründung eines eigenen, durchaus erfolgreichen Rennstalls. Er ging sogar noch einen Schritt weiter, indem er ein Formel-1-Projekt in die Tat umsetzte. In jener Werkstatt in Venice, in der nun Cobras entstanden, wurde der von ihm entworfene — und natürlich auch finanzierte — Scarab-Rennwagen gebaut. Aber das Projekt erwies sich als recht fußlahm und war bald am Ende angelangt. Shelby wurde so etwas wie ein Erbe — er übernahm nicht nur die kleine Fabrik mit den meisten Mechanikern, sondern mit Ken Miles und Phil Remington zwei erfahrene Strategen der Rennszene, die vorher für Reventlow tätig waren. Und einen hervorragenden Designer bekam er obendrein: Peter Brock, der zum Team um



Zwei Klassiker im Duell: Cobra mit einem Alfa TZ auf den Fersen.



Eine Hand genügt: Cobra mit lössigem Piloten.



Mit Stein Schlag-Schutz und üppigem Auspuff: ein Cobra bei einem Rundstreckenrennen in den USA.

Chevrolet-Stylingchef Bill Mitchell gehörte und als solcher für den revolutionären Entwurf des Corvette Sting Ray mitverantwortlich zeichnete.

Mit diesen neuen Mitarbeitern ging es vor allem auf der Rennpiste aufwärts. Als näm-

lich 1962 die ersten Cobras bei Wettbewerben auftauchten, sah es düster aus: kaum ein Auto passierte die Ziellinie! Das änderte

sich erst 1963, bis 1964 die Autos tatsächlich ernste Gegner für die etablierten und renommierten europäischen Sportwagen-Hersteller wurden. Aber Cobras rannten natürlich nicht nur gegen die ausländischen Konkurrenten, sondern vor allem gegen den Erzrivalen aus dem eigenen Land: die Corvette. Und die gewann gegen Shelbys Schlangenbrut ab einem bestimmten Zeitpunkt tatsächlich keinen Blumentopf mehr — vielleicht sind die Einbrüche in den Verkaufszahlen des Jahres 1967 eine Reaktion der Käufer auf das durch die Cobras angekratzte Image. Sicherlich aber hat man bei Chevrolet der Chance nachgetrauert, Carroll Shelby nicht an den eigenen Konzern gebunden zu haben. Daß seine Cobras auf den Rennpisten derart Furore machten, kam nicht ganz unerwartet. So war der 260 cu. in. Motor inzwischen gegen ein noch größeres 289 cu. in. (4,7 l) Aggregat getauscht worden, das es in drei Leistungsstufen gab (260, 271 und 306 PS) und noch ein Stück Renngeschichte schreiben sollte.

Shelby und sein Team beließen es aber nicht bei bloßen Leistungskuren, sondern feilten auch am Fahrwerk. So wurde die altertümliche Schnecken-Sektor-Lenkung zugunsten eines Zahnstangen-Systems aufgegeben, Felgen und Bereifung verbreitert. Und Peter Brock entwarf ein hübsches Cobra-Coupe, dessen Frontpartie auffällig an Ferraris GTO erinnerte — jenes Auto also, dem Shelby besonders einziehen wollte. Für Liebhaber sind diese Coupes besondere Leckerbissen: exakt sechs Stück entstanden.

Jenes Auto aber, dem heute eine schon fast kulthafte Verehrung entgegengebracht wird und von dem ein amerikanisches Fachbuch





schlicht schreibt, es sei der begehrteste Sportwagen, der jemals in den USA gebaut wurde (!), entstand von 1965 bis 1968 in einer Auflage von 356 fertiggestellten Exemplaren. Es hörte auf die verwirrende Bezeichnung AC-Shelby-Cobra 427, powered by Ford, und war das Produkt des neuen Dreigespanns AC - Carroll Shelby - Ford. Der amerikanische Autogigant hatte zu Beginn der sechziger Jahre den Werbewert von Sportlerfolgen erkannt und blies unter dem Slogan „Total Performance“ zur Offensive gegen alles, was sich auf „racing tracks“ fortbewegte. Da die Cobras zunehmend der Konkurrenz die Zähne zeigten und schließlich Ford-Motoren unter der Alu-Haube Dienst taten, besah man sich in Dearborn die Renner des Carroll Shelby näher. Offensichtlich gefiel den Ford-Leuten, was sie sahen — jedenfalls starteten Cobras 1964 erstmalig mit Ford-Unterstüt-

zung in Europa. Mit Erfolg: Beim Prestigerennen in Le Mans brach ein 289er Coupe in die Phalanx der siegreichen Ferrari ein und belegte mit den Fahrern Bob Bondurant/Dan Gurney einen beachtlichen 4.

Platz im Gesamtklassement; beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburg-Ring wurde von Jo Schlesler und Dick Attwood die GT-Klasse mit einem offenen 289er gewonnen.

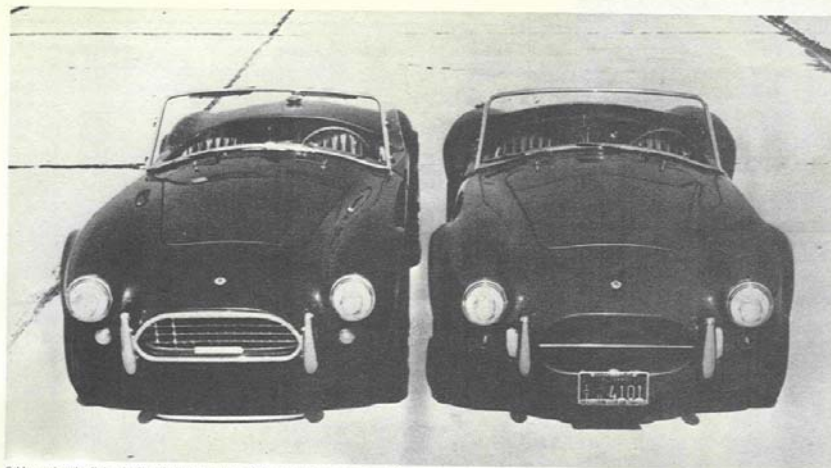
Auch in den USA häuften sich die Erfolge — beim traditionsreichen 12-Stunden-Rennen von Sebring wurde mit einem 1-2-3-5-7 Klassen-Sieg der Grundstein für die im sel-



Auf Taillie gearbeitet: ein 427er Cobra. Wohl kein jemals für den Straßenverkehr zugelassenes Auto ging mit solcher Brachialgewalt zur Sache wie dieses Sibyllen-Monster.



Einer jener zwischen 1966 und 1968 in Thames Ditton komplett montierten 289er im Kleid des 427.



Schlangenkunde: links ein fast zierlich wirkender 289er, rechts der aggressive 427er.

Technische Daten AC Cobra

	289 cu. in.	289 cu. in.	427 cu. in.
Motor	V 8-Ford, 96,5 x 72,9 mm (Bohrung x Hub) = 4260ccm, 164 PS bei 5750/min., Verd. 8,8:1	V 8-Ford, 101,6 x 72,9 mm (Bohrung x Hub) = 4727ccm, bis 306 PS bei 5700/min., Verd. 11:1	V 8-Ford, 104,9 x 101,1 mm (Bohrung x Hub) = 7080ccm, 410 PS bei 5660/min., (Remm), Verd. 11:1 bzw. 12,5:1
Chassis	Rohrrahmen		
Aufhängung vorne	Dreiecklenker mit Querfeder, ab Mai '65 Dreiecklenker mit Schraubenfedern		
Räder	siehe Vorderrad-Aufhängung		
Getriebe	Viergang-Knopfel		
Abmessungen (L x B x H)	385 x 155 x 124 cm		
Gewicht	ca. 900 kg	ca. 1000 kg	ca. 1100 kg
Reizzeit	'62/'63	'63/'65 ('66/'68)	'65/'68
Stückzahl	75	590	356 fertiggestellt, 401 insgesamt

ben Jahr errungene Sportwagen-Meisterschaft gelegt — die früher eine Domäne der Corvettes war!

Aber Cobras taten nicht nur was fürs Ford-Image, sie dienten quasi als rollende Laboratorien: so ließ sich die Renntauglichkeit des 4,7 l Aggregats praxisnah testen — um im berühmten Ford GT 40, der in der großen Prototypen-Klasse gegen ganz heißes Gerät von Ferrari um Gesamtsiege stritt, noch wirkungsvoller eingesetzt zu werden. Dieser GT 40 mußte noch überlegener gemacht werden, wenn das große Ziel erreicht werden sollte: der Sieg beim 24 Stunden-Rennen von Le Mans! Und da für Amerikaner ein noch größerer Hubraum das durchschlagendste Mittel für noch mehr Leistung ist, griff man ins Regal und bediente sich jenes 7 l (427 cu. in.) Achtzylinders, der seine Bewährungsprobe in zahl-

losen Stock Car-Rennen bereits unter Beweis gestellt hatte.

Was lag näher, als dieses Triebwerk auch in den Cobra einzubauen? Unter die Haube passen würde es, da gab es keine Probleme. Die würde es mit dem Rahmen geben, der dieser neuen Herausforderung nicht gewachsen sein konnte. Die Ford-Techniker lösten die gestellte Aufgabe im Stil der Zeit — sie fütterten einen Computer! Nach den so ermittelten Werten wurde der neue Rahmen gefertigt, bei dieser Gelegenheit die Querfedern gegen Schraubenfedern ausgetauscht und die Kotflügel verbreitert. Der Cobra 427 war geboren.

Jaguars E-Type wurde nach seiner Vorstellung als Motor mit zwei Notsitzen bezeich-

net — demnach wäre der 7-l-Cobra ein Raketentriebsatz mit Haltegriffen, an die sich Fahrer und Passagier verzweifelt klammern, das börsartigste, brutalste und unvollkommenste Auto, das jemals am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen durfte. Seine Fahreigenschaften waren kriminell und überforderten den durchschnittlichen Autofahrer total. Wer etwa bei niedrigen Geschwindigkeiten — das ist bei einem 427er Cobra der Bereich um 170 km/h, wenn der Pilot langsam an den dritten Gang denkt — Volgas gibt, wird nur mit Mühe das nach allen Seiten ausschlagende Auto auf Kurs halten können.

Daß der riesige Motor, eingepfercht in einen winzigen Motorraum, stets unter thermischen Problemen litt und das Cockpit in einen Brutkasten verwandelte, zertrümmerte zusammen mit dem donnernden Wind an den Nerven des Fahrers. Und obwohl der neue, computer-ermittelte Rahmen einer Eisenbahnbrücke ähnelte, war er den Kraft-Organen auf Dauer nicht gewachsen und gab nach — im wahrsten Sinne des Wortes. Auf der anderen Seite: Wer dieses Ungetüm beherrschte, erzielte Fabelleistungen. Wie der alte Haududen Ken Miles, der in 13,2 sek. das Auto 160 km/h schnell machte und wieder zum Stehen brachte! Routinierte 427er Fahrer klemmten eine 10 Dollar-Note hinter die Sonnenblende auf der Beifahrerseite. Sie gehörte dem, der sie beim Beschleunigen greifen konnte!





Wer ernsthaft an Rennsätze dachte, konnte eine „serienmäßige“ Rennversion bestellen, die mit höherer Verdichtung, größeren Ventilen und anderer Vergaserbestückung noch einmal rund 15 Prozent mehr Leistung abgab als die Straßenversion. Die genauen PS-Zahlen lassen sich kaum ermitteln — zu individuell wurden die Autos getunt, zu chaotisch auch bei Shelby gewerkelt. So kamen ab einem bestimmten Zeitpunkt keine Ford-, sondern Pontiac-Getriebe zum Einbau, und manchmal soll sich sogar ein anderer Motor unter die Haube dieses oder jenes Autos verirrt haben... Aber mit welchem Triebwerk auch immer — 260 bis 270 km/h war jeder 427er schnell, und 410 PS für die Straßen-, 460 PS für die Renn-Ausführung können als „typische“ Leistungswerte angenommen werden.

1966/67 schien das Interesse Shelybs an seiner Züchtung nachzulassen, er wurde mehr und mehr in die Rennabteilung von Ford integriert. Man erinnert sich: der Le Mans-Sieg stand auf dem Programm. 1966 war es soweit — eine Ford-GT-40-Weiterentwicklung passierte als Erste die Ziellinie! Für Shelby, der als eine Art Rennleiter fungierte, ein Riesenerfolg!

Während sich Shelby anderen Interessen zuwandte, konzentrierte man sich bei Ford umgekehrt mehr auf die Cobra und erwog ernsthaft die Lancierung eines eigenen Ford Cobra.

Seit aus dem Thunderbird ein Viersitzer geworden war und sich der neue Mustang auch nicht — wie ursprünglich geplant — als zweisitziges Gerät präsentierte, hatte

man ein bestimmtes Markt-Segment kampfflos dem großen Rivalen Chevrolet überlassen, der mit seiner Corvette die gebotene Chance dankbar nutzte. Um das abzustellen, boten die Cobra-Erfolge eine einmalige Möglichkeit — das Image war da, der wohlklingende Name auch, ebenso wie leistungsfähige Motoren. Lediglich die Karosserie mußte neu gestylt werden und das gesamte Auto entschärft werden.

Also entwickelte Ford-Chefstylist Gene Bordinat eine neue Außenhaut und präsentierte sein Werk Anfang 1966. Schlichter als eine Corvette, konnte der Bordinat-Cobra durchaus gefallen — aber serienreif war das Auto natürlich noch lange nicht: Stahlrohr-Rahmen und Leichtmetall-Karosserie waren nicht die Zutaten, die man sich bei Ford für die Großserie wünschte. Und so plötzlich, wie das Auto aufgetaucht war, so plötzlich verschwand es wieder.

AC in Großbritannien war derweil nicht untätig geblieben und hatte mit dem AC 428 ein Auto auf den Markt gebracht, das nach dem gleichen Muster wie das von Gene Bordinat gestrickt war: sehr schnell und dabei komfortabel. Aber die Käufer blie-

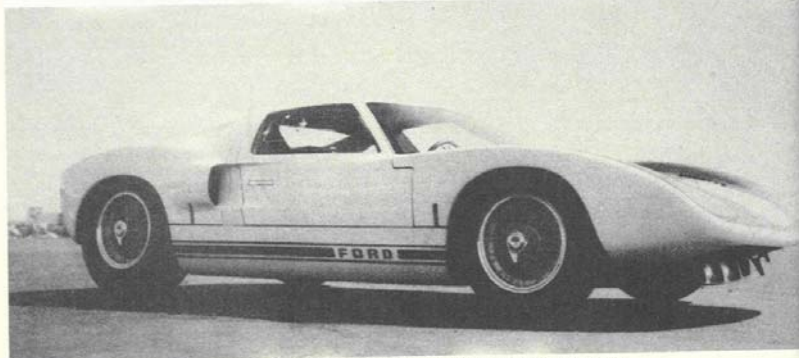
ben zurückhaltend: in sieben Jahren wurden gerade 80 Exemplare verkauft. Seit 1968 entstanden bei AC in Thames Ditton auch „richtige“ Cobras — komplett montiert und für den englischen Markt bestimmt: 27 ganz spezielle Autos, die die Karosserie des 427er verfügten, aber mit dem 289er Motor ausgerüstet waren.

1968 war Schluß, in England wie in den USA — die Produktion des Cobras wurde eingestellt. Damals gab es eigentlich niemand, der den Autos besonders nachtrauerte. Erst seit Abgas- und Sicherheitsbestimmungen die PS beschnitten und Geschwindigkeitsbegrenzungen gemächlich Dahinrollen zur Pflicht erhoben, gedachte der Mythos. Der Mythos von einem Meister, dessen Einmaligkeit man erst jetzt richtig ermaßen konnte.

Manchen Leuten ist dieser Mythos heute 60000 US-Dollar wert.



Gene Bordinat, Styling-Chef von Ford, entwarf diesen Zweisitzer, der als direkter Konkurrent für die Cobra gedacht war.



Siegte bei den legendären 24 Stunden von Le Mans: Ford GT 40. Carroll Shelby war maßgeblich an diesem Erfolg beteiligt.