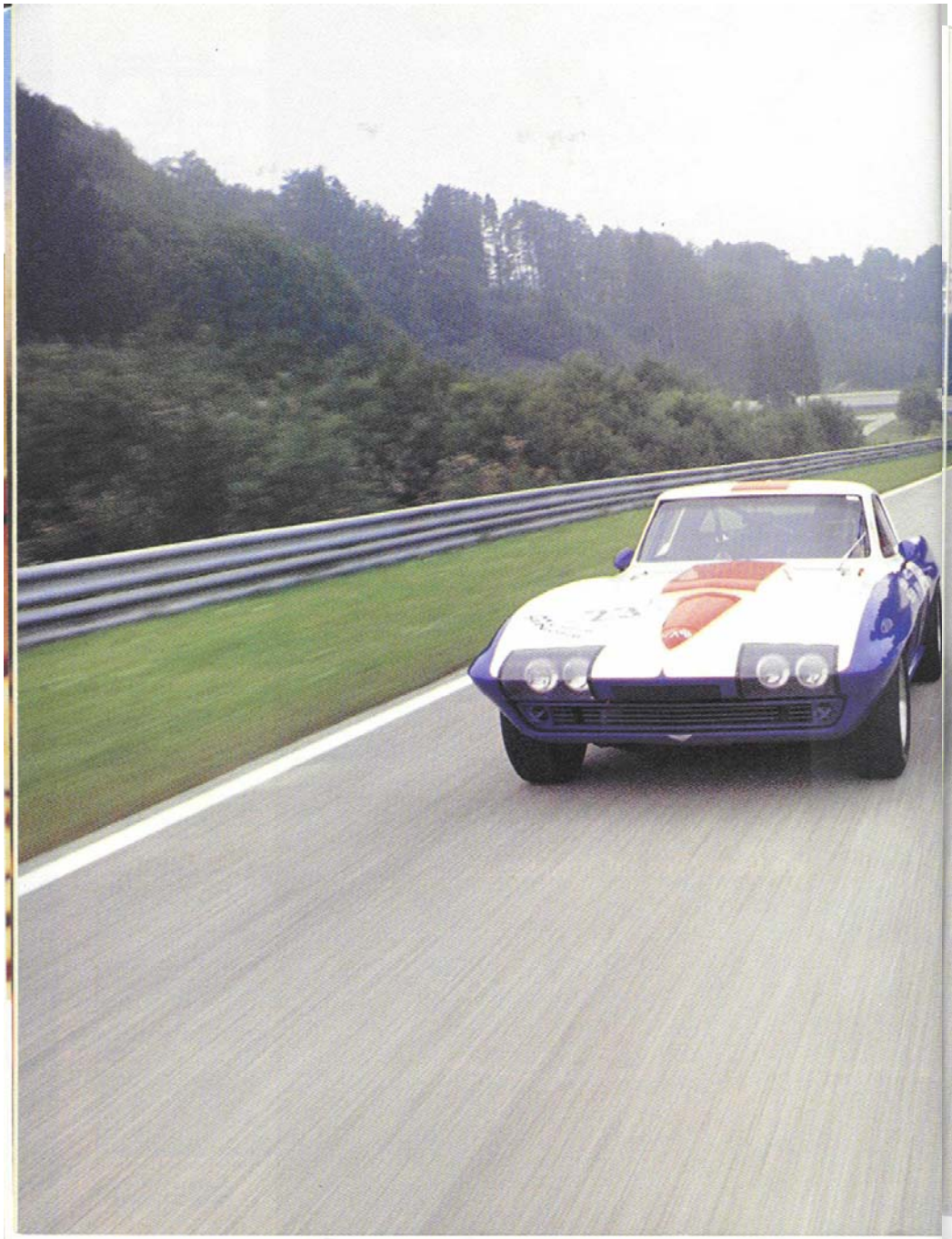
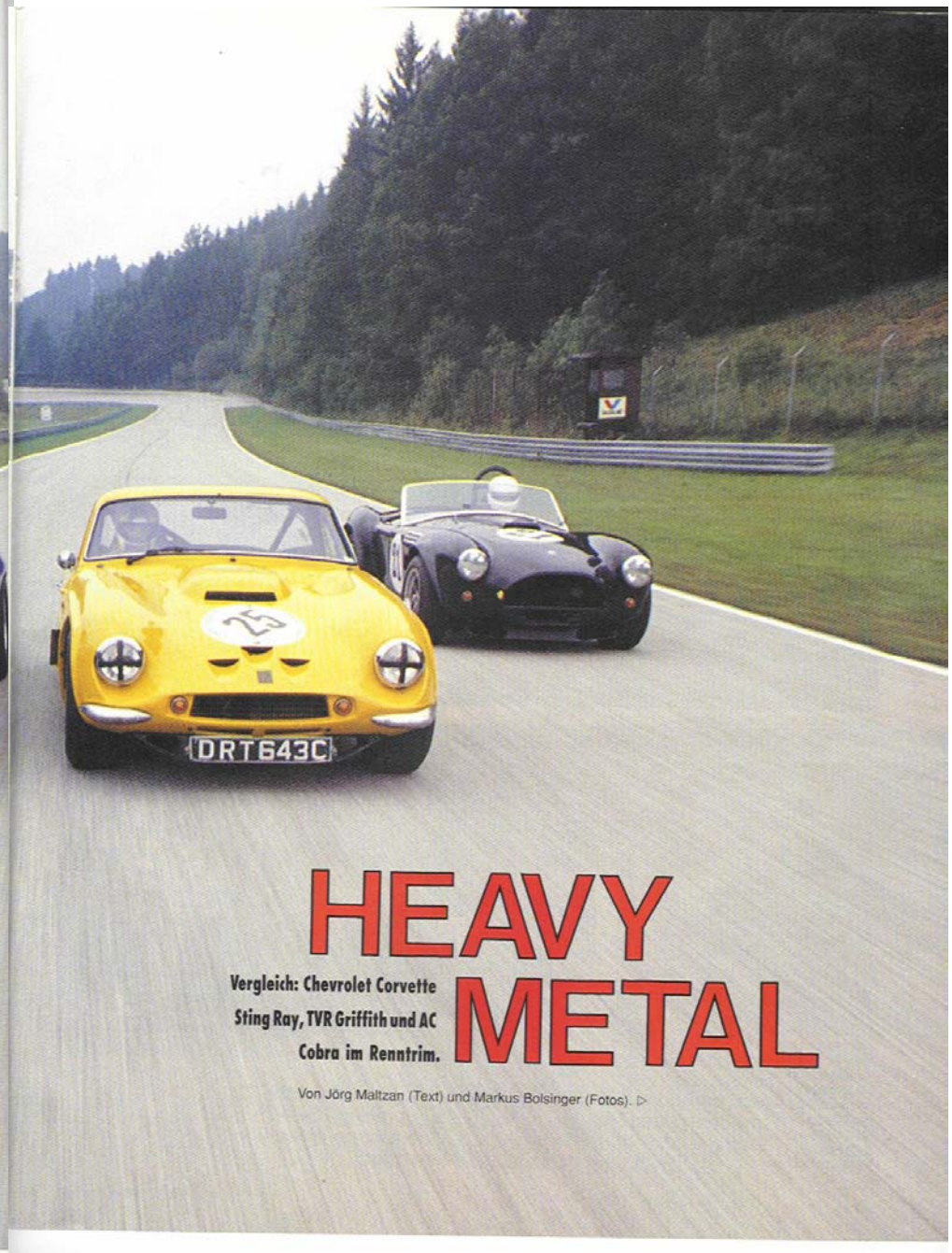




HEAVY METAL

Vergleich: Chevrolet Corvette Sting Ray, TVR Griffith und AC Cobra im Renntrim.

Von Jörg Maltzan (Text) und Markus Bolsinger (Fotos). ▷

Das Cobra-Cockpit ist ein gnadenloser Arbeitsplatz. Wer hier am Lenkrad kurbelt, trinkt lieber Whisky statt Milch.

Der Schlangenbeschwörer

Bill Shepherd mischte in der GT-EM vorne mit, wurde aber beim letzten Rennen auf dem Salzburgring von Ronnie Farmer „abgeschossen" und mußte sich mit dem dritten Platz abfinden, „but that's racing". Sein Cobra sieht nicht nur gemein aus, sondern ist ein linkes Gerät – ein echter Brutalo-Roadster.

Daten & Fakten & Quellen

Ford Cobra 289 im Renntrim

Motor: Achtzylinder-V-Motor (90 Grad), wassergekühlt, Bohrung x Hub 101,6 x 72,89 mm, Hubraum 4727 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, Leistung rund 390 PS bei 7000/min, maximales Drehmoment zirka 440 Newtonmeter bei 4500/min, zentrale Nockenwelle durch Kette angetrieben, hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Druckumlaufschmierung, ein Holley-Vierfachvergaser 700 CFM;

Kraftübertragung: Heckantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Borg Warner-Vierganggetriebe (T 10), Übersetzungen I. 2,36; II. 1,78; III. 1,41; IV. 1,0 oder I. 2,20; II. 1,63; III. 1,31; IV. 1,0; Achsübersetzungen je nach Strecke 2,71; 3,31; 3,54; 3,77; 4,26 oder 4,56.

Karosserie/Fahrwerk: Rohrrahmen-Chassis mit aufgenieteter Aluminium-Karosserie, Fußraum und Kofferraumboden aus Fiberglas, vorne und hinten Einzelradaufhängung an unteren Querlenkern und obenliegender Querblattfeder, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, Vierrad-Scheibenbremsen, Differentialsperre, Magnesium-Felgen 7,5×15, Reifen 215/60/15 vorn und 235/60/15 hinten.

Maße/Gewichte: Länge 3840 mm, Breite 1540 mm, Höhe 1240 mm, Radstand 2286 mm, Spur vorne/hinten 1308 /1333 mm, Gewicht 960 kg (Homologationsgewicht 895 kg).

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit bei längster Übersetzung über 250 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h unter 5 s.

Bauzeit: 1962 bis 1965 (Typ Cobra 289)

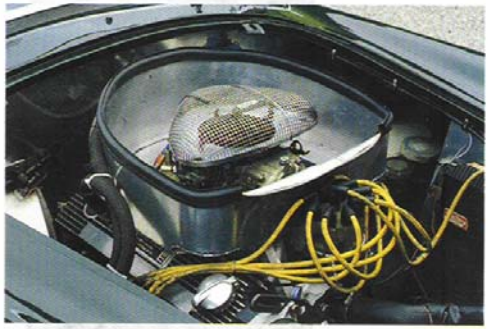
Stückzahl: 648 Roadster, 6 Coupés.

Der Club:
- AC Owners' Club Deutschland, Dr. Rolf Versen, Hohenzollernplatz 7, 4100 Duisburg 11, Telefon 0203/584230.

Der Spezialist:
- wird vom Club ausgewiesen

Die Literatur:
- Caroll Shelby, The Cobra Story, Motorbooks International, USA-Wisconsin;
- Beki Adam, Cobra, Osprey Publishing Ltd., GB-London.

Der Wagen:
- Ford Cobra 289, Baujahr 1963, Fahrgestellnummer CSX 2212, Besitzer: Bill Shepherd, GB-Weybridge.



Der riesige Holley-Vierfachvergaser hat einen Luftdurchsatz von maximal 19,8 m³ pro Minute. Getunt wurde der 390 PS leistende V-Acht von Mathwall.

Vorn rollt der Cobra auf Goodyear-Walzen des Formats 215/60/15 – wie in alten Tagen. Die 7,5 Zoll-Felgen sind aus Magnesium.

Ein deutlicher Herkunfts-Hinweis der Cobra findet sich auf der Pedalerie. AC steht für Autocarrier, dem ersten Fahrzeug aus der britischen Fabrik in Thames Ditton. ▷

Der Griffith hat eine Zulassung für die Straße (unten), und sein Besitzer benutzt ihn auch dort. Die Lufteinlässe wirken wie Schießscharten.

Das enge Griffith-Cockpit riecht nach Improvisation. Anstelle edler Materialien und einem Minimum an Komfort gibt's gewichtssparende Kunststoffteile.

Griffith-Symbol – dieser in den USA kreierte TVR ist das Heißeste, was die Blackpooler je auf die Räder stellten.

Das bullige Fiberglaskleid ist alles andere als sorgfältig verarbeitet. Dennoch reizt der US-Engländer mit interessanten Karosseriedetails.

Daten & Fakten & Quellen

TVR Griffith im Renntrim

Motor: Achtzylinder-V-Motor (90 Grad), Bohrung x Hub 101,6 x 72,89 mm, Hubraum 4727 ccm, Verdichtung 10,5:1, Leistung zirka 380 PS bei 7000/min, max. Drehmoment zirka 430 Newtonmeter bei 4400/min, zentrale Nockenwelle durch Kette angetrieben, hängende, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Druckumlaufschmierung, vier Weber-Doppelvergaser 48 IDM, zwei elektrische Benzinpumpen.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Borg-Warner-Getriebe (T 10), Übersetzungen I. 2,36; II. 1,78; III. 1,41; IV. 1,0; Achsübersetzungen je nach Strecke 2,72; 3,31; 3,54; 3,77; 4,26 oder 4,56.

Karosserie/Fahrwerk: Kunststoff-Karosserie auf Gitterrohrrahmen, vorn und hinten Einzelradaufhängung mit Trapezquerlenkern, Schraubenfedern und Teleskopdämpfern, vorn und hinten Girling-Scheibenbremsen, Reifen vorn und hinten 215/60/15.

Maße/Gewichte: Länge/Radstand 3510/217 mm, Breite/Höhe 1630/1260 mm, Spur vorn/hinten 1330/1360 mm, Gewicht 920 kg (Homologationsgewicht 891 kg).

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit bei längster Übersetzung zirka 250 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h zirka 4,5 s.

Bauzeit: 1963 bis 1965.

Stückzahl: zirka 310.

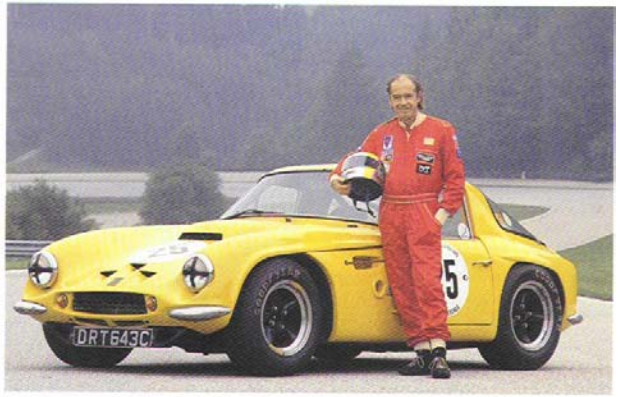
Der Club:
- TVR Car Club Deutschland, Manfred Mörstedt, Goldener Spiegel 1, 5900 Siegen, Telefon 0271/64300.

Der Spezialist:
- wird vom Club ausgewiesen.

Die Literatur:
- TVR Gold Portfolio 1959-1988, Brooklands Books, GB-Cobham, Surrey;
- Automobile Quaterly Volume XV-2.

Der Wagen:
- TVR Griffith, Fahrgestellnummer 200 GB 5021, Besitzer Ronnie Farmer, GB-Bromsgrove.

Allein die imposante Weber-Vergaserbatterie bringt eine Mehrleistung von 75 PS und treibt den Output auf 380 Pferde.



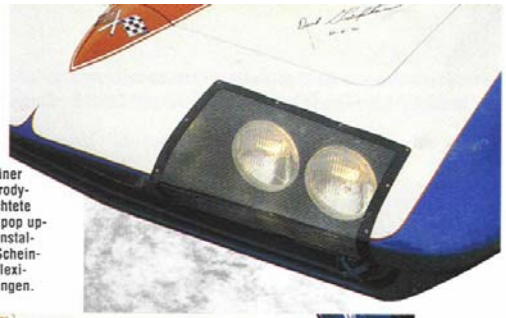
Der Underdog:

Ronnie Farmer hat beruflich mit Knöpfen zu tun, aber im Griffith wird er zum Tier. In der GT-EM konnte er seine gelbe Plastik-Granate auf den zweiten Platz fahren. Sein Auto glänzt durch ein hervorragendes Leistungsgewicht, legt aber zuweilen extrem tückische Manieren an den Tag. ▷

Corvetten-Kapitän Herbert Schürg auf großer Fahrt. In seinem V-Acht-Dampfer herrscht Renn-High-Tech – „in den Grenzen des Reglements natürlich".

Der Sieger

Fahrwerkskonstrukteur Schürg lag mit dem Sting Ray in der GT-EM meistens vorn. Gute Aerodynamik, standfeste Bremsen und ein gewaltiges Drehmoment machen den Stachelrochen zum Siegerwagen. Bei Bedarf ist die Corvette gut für 290 km/h. Sie liefert Elastizitätswerte, die denen von aktuellen Renn-Tourenwagen entsprechen.



Zugunsten einer besseren Aerodynamik verzichtete Schürg auf „pop up-lights" und installierte feste Scheinwerfer mit Plexiglasabdeckungen.

Der 5,4 Liter Corvette-Treibsatz ist mit einem 750er Holley bestückt und liefert rund 420 PS.

Das Reglement erlaubt eine Hinterradbereifung von 6.00×15 – nicht genug, um die gewaltige Kraft von maximal 506 Newtonmeter auf den Boden zu kriegen.

In der nationalen FHR-GT-Meisterschaft fährt Schürg auf 100 Phon gedämpft. Die Folge: ein Leistungsrückgang um 15 PS. ▷

Daten & Fakten & Quellen

Chevrolet Corvette Sting Ray

Motor: Achtzylinder-V-Motor (90 Grad), wassergekühlt, Bohrung x Hub 101,6 x 82,5 mm, Hubraum 5359 ccm, Verdichtung 10,9:1, Leistung zirka 420 PS bei 7000/min, max. Drehmoment 506 Newtonmeter bei 4500/min, zentrale Nockenwelle durch Kette angetrieben, hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, Druckumlaufschmierung, ein Holley-Vierfach-Vergaser 750 CFM, zwei elektrische Benzinpumpen, Transistorzündung.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Borg-Warner-Getriebe (T 10), Übersetzungen I. 2,56; II. 1,91; III. 1,48; IV. 1,00; R. 2,64; Achsübersetzungen je nach Strecke 2,70; 2,90; 3,08; 3,36; 3,55; 3,70; 4,11 oder 4,56.

Karosserie/Fahrwerk: Kunststoff-Karosserie (GfK) mit Stahlblech-Verstärkungen, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern mit Teleskopstoßdämpfern, Querstabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Längs- und Querlenkern, querliegende Blattfeder, Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, Reifen 5.50 x 15 vorn und 6.00 x 15 hinten.

Maße/Gewichte: Länge/Radstand 4453/2490 mm, Breite/Höhe 1768/1265 mm, Spur vorn/hinten 1430/1448, Gewicht 1243 kg (Homologationsgewicht 1220 kg).

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit bei längster Übersetzung zirka 290 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h unter 5 s.

Bauzeit: 1963 bis 1967.

Stückzahl: 117964 (Coupé und Cabrio).

Der Club:
- Corvette Club Germany, Wolfgang Keller, Friedensring 6, 5014 Kerpen.

Der Spezialist:
- Wöhr und Ciccone, Liebigstraße 31, 7105 Leingarten.

Die Literatur:
- Richard Langworth, Die Corvette, Collector's Guide Band V, Heel-Verlag, Königswinter;
- Jay Koblenz, Corvette, Amerikas Sportwagen, Serag AG, Pfäffikon.

Der Wagen:
- Chevrolet Corvette Sting Ray, Baujahr 1965, Fahrgestellnummer 194675S 110354, Besitzer Classic Corvette Racing Heilbronn.

Der Ami, der nicht siegen durfte: Chevrolet Corvette Grand Sport

Was zeichnet einen echten GT-Wagen aus – Aussehen, Fahrwerk oder Motor? Nun, natürlich sind alle drei Dinge bei der Beurteilung eines Sportwagens wichtig. Doch wenn es darum geht, Prioritäten zu setzen, ist für die meisten GT-Fans die Antriebsquelle entscheidend. Letztlich bestimmt der Motor die Attraktivität eines klassischen Sportwagens und erhebt ihn in den Rang eines Siegertypen, und um die geht es hier. Das einheitliche Motto: Nichts geht über Power.

Klar: Auch Doppelnockenwellen-Vierventiler, seidig laufende Straight-Six, kreischende Heckboxer oder komplizierte Italo-Zwölfzylinder haben ihre Reize. Aber die spektakulärste Antriebsquelle für einen historischen GT ist ein großvolumiger Ami-Achtzylinder. Ob TVR Griffith, AC Cobra oder Chevrolet Corvette, das Rezept ist immer das gleiche: leichte Karosserie, starker V-Achtzylinder aus einer der amerikanischen Heavy Metal-Schmieden – fertig ist die Bombe.

Gefährliche Sprengsätze sind diese drei von *Motor Klassik* präsentierten GTs allemal. Zumindest die diesjährige FIA-Europameisterschaft machten sie unter sich aus. Die Schnauze vorn hatte schließlich Herbert Schürg mit seiner Corvette, gefolgt von Ronnie Farmer auf dem TVR, knapp dahinter Bill Shepherd auf der Cobra.

Einer der Ersten, der den explosiven Charakter von V-Acht-Power sportlich nutzte, war der ehemalige Fluglehrer, Lastwagenfahrer, Zementvertreiber, Ölsucher und Hühnerzüchter Caroll Shelby. Der Le Mans-Gewinner von 1959 (auf Aston-Martin DBR 1) aus Texas hatte nicht viel übrig für filigrane Motorengebilde aus italienischer Fertigung. Shelby dachte pragmatisch und vertraute auf ein zigtausendfach erprobtes Konstruktionsprinzip. Die Vorteile der Achtzylinder-Konzeption in 90 Grad-V-Anordung sind unübersehbar: kurze und einfache Bauweise, großes Motorvolumen, kräftiges Drehmoment und gute Leistungsausbeute.

Nachdem Shelby 1961 Wind davon bekommen hatte, daß die britische Firma AC in Schwierigkeiten geraten war, bot er seine Zusammenarbeit an. Motorenlieferant Bristol hatte die Lieferung der Zweiliter-Sechszylinder-Motoren (eine BMW-Vorkriegskonstruktion für den legendären 328) für den AC Ace gestoppt. Zwar hatte der Tüftler Kent Russell damit begonnen, schwergewichtige Ford-Motoren aus dem Zephyr in den AC Ace einzubauen, doch die Zukunftsaussichten schienen schlecht.

Da kam der Brief von Shelby gerade recht. Noch bevor AC einwilligte und ihm einen Ace für das Experiment zur Verfügung stellte, hatte der Texaner bereits mit Chevrolet über die Lieferung von V 8-Blöcken verhandelt. Doch die Detroiter winkten ab: „Wir können keine Konkurrenz für unsere Corvette gebrauchen." Also setzte sich Shelby mit Ford in Verbindung und rannte offene Türen ein. Die Verantwortlichen sahen in der britisch-amerikanischen Koproduktion eine gute Chance, sich im Motorsport zu profilieren. Tatsächlich avancierte der Roadster powered by Ford zu einem der erfolgreichsten GT-Wagen aller Zeiten, zur heute sagenumwogenen Auto-Legende.

Renn-Corvettes traten schon 1965 mit 550 PS aus sieben Liter Hubraum an. Kennzeichen: Sidepipes.

Die Erfolge der Cobras powered by Ford waren den rennbegeisterten Chevy-Fans natürlich ein Dorn im Auge – allen voran Zora Arkus Duntov, „Vater" der Corvette. Seine Lösung hieß Corvette Grand Sport. Diese Über-Corvette wurde speziell für den Rennsport entwickelt und zeichnete sich in erster Linie durch ihr geringes Gewicht aus. Gegenüber der Normal-Ausführung reduzierten Duntovs Techniker das Gewicht der Grand Sport-Corvette um über 500 Kilogramm auf erstaunliche 710 Kilo.

Gleichzeitig bekam das Leichtgewicht einen 6,2 Liter Aluminium-V-Achtzylinder verpaßt, später gar einen Siebenliter-Einspritzer mit bis zu 550 PS. Weitere Kennzeichen sind das verbreiterte Heck, Sidepipes und Halibrand-Rennräder mit breiter Bereifung. Um die Anerkennung als Produktions-GT zu erlangen, sollten insgesamt 125 Exemplare entstehen. Doch die GM-Oberen machten den ehrgeizigen Plänen Duntovs einen Strich durch die Rechnung. Nach der Produktion von nur fünf Exemplaren fiel das Grand Sport-Projekt dem Rotstift zum Opfer; ein für 1963 vorgesehener Le Mans-Start konnte nicht stattfinden.

Für Duntov war das eine krasse Fehlentscheidung, denn die Grand Sport-Corvette hatte ein gewaltiges Potential. Bei Testfahrten in Sebring beispielsweise brach Masten Gregory den 1961 von Stirling Moss auf einem Maserati Birdcage aufgestellten Rundenrekord. Im direkten Vergleich mit den Cobras zeigten sich die hochgerüsteten Corvettes überlegen. Nur: Die Cobras waren als GTs homologiert, die Grand Sports nicht. Heute sind deshalb nur normale Vetten für historische Rennen zulässig.

Den 4,2 Liter-Leichtbau-Sportmotor der ersten Achtzylinder-ACs ersetzte noch 1962 eine 4,7 Liter-Version (289 cubic inch). In diesem Jahr entständen 74 Exemplare, sieben davon waren heißgemachte Rennwagen. Schon den dritten Wagen rüstete der Mann mit dem schwarzen Cowboyhut und den Westernstiefeln als Wettbewerbsauto aus. Etwa zu dieser Zeit muß es gewesen sein, als Shelby von dem neuen Auto und einer Giftschlange träumte. Prompt taufte er den Wagen auf den Namen Cobra. Der 289er-Straßen-Cobra verfügt serienmäßig über 270 PS, die ein Gewicht von 1040 Kilogramm zu beschleunigen haben – Daten, über die Bill Shepherd nur lachen kann.

Seine Renn-Cobra mobilisiert rund 390 PS aus unverändert 4727 Kubikzentimeter Hubraum und mußte auf 960 Kilo abspekken. Das daraus resultierende Leistungsgewicht von 2,46 Kilo pro PS kann sich auch 1991 noch sehen lassen. Verantwortlich für die respektable Leistungssteigerung zeichnet Ron Mathwall, Betreiber einer zwar teuren, aber ausgesprochen effektiv arbeitenden Motorentuning-Schmiede in England.

Jochen Neerpasch: „Die Lenkung der Renn-Cobra hat auf dem Nürburgring so geschlagen, daß wir immer offene Hände hatten."

Bis auf den gewaltigen Holley-Vergaser vom Typ 700 CFM (Serie: 650 CFM) ist dem Triebwerk von außen wenig anzumerken. Die 120 Mehr-PS werden weitgehend im Verborgenen des Achtzylinders gewonnen. Shelby selbst begnügte sich bei der Vorbereitung der Renn-Cobras auf das Wesentliche. Er wollte ein Auto, das sich auf Straße und Rennstrecke gleichermaßen gut bewegen ließ. Anstelle des Holley-Gemischaufbereiters montierte er eine imposante Batterie von vier Weber-Doppelvergasern, bearbeitete die Köpfe und ersetzte die hydraulischen durch mechanische Stößel. Das Resultat war ähnlich beeindruckend: 380 PS. Gab sich die zivile Schlange mit einem Preis von knapp 5000 Dollar noch recht günstig, mußten für die aufgerüstete Pistenversion 1964 rund 9000 Dollar an Shelby überwiesen werden.

Zu dieser Zeit war das nicht gerade ein Sonderangebot, wenn man bedenkt, daß der Competition-Cobra mit Serien-Technik des Standes der frühen 50er Jahre auskommen mußte. Und die ist ausgesprochen einfach konzipiert: vorne und hinten Einzelradaufhängung an unteren Querlenkern und obenliegenden Querblattfedern. Die Folge ist ein infernalisch beschleunigender Roadster mit katastrophaler Straßenlage. „Die Lenkung der Renn-Cobra hat auf dem Nürburgring so geschlagen, daß wir immer offene Hände hatten", erinnert sich beispielsweise Jochen Neerpasch, einziger deutscher Ford Cobra-Werksfahrer und heutiger Mercedes-Rennleiter. Und weil's so schön war, gleich noch ein Neerpasch-Zitat: „In der Renn-Cobra mußten wir uns anschnallen, damit wir nicht aus dem Auto katapultiert wurden."

Starker Tobak, Herr Neerpasch, aber durchaus glaubwürdig. Denn auch der prominente Autotester Paul Frère sammelte Cobra-Erfahrung und schrieb in „auto motor und sport" Heft 15/1964: „Der Cobra ist in keiner Hinsicht ein feinnerviger Sportwagen, und er will mehr mit brutaler Gewalt als mit Finesse gefahren werden. Um den Cobra im Renntempo über zwölf Runden des Nürburgrings zu bringen, ist mehr körperlicher Einsatz erforderlich als für jedes andere Sportfahrzeug." Und was sagt Cobra-Pilot Shepherd? „Vieles ist natürlich Legende, aber der Cobra ist tatsächlich ein forderndes Auto mit oftmals tückischem Fahrverhalten. Am meisten fasziniert mich, daß ich immer und überall über einen gewaltigen Leistungsüberschuß verfüge."

Eine Rennveranstaltung ist für ihn nicht nur ein Kampf gegen die Mitbewerber, sondern auch ein Kampf gegen das Auto. „Du mußt mit dem Wagen fighten, der Cobra will bezwungen werden." Wer jemals einen Cobra auf der Piste erlebt hat, weiß, wovon Shepherd spricht. Der Wagen fährt eigentlich nie dorthin, wohin der Fahrer es wünscht, und nur ganz selten geradeaus. Meistens ist der Pilot mit heftigen Lenkkorrekturen beschäftigt und wehe, er geht kurvenausgangs zu früh aufs Gas. Eine übersteuernde Cobra ist unberechenbar und kaum noch abzufangen.

Noch tückischer ist das gelegentliche Abheben der Vorderräder auf Bodenwellen, das ein seitliches Versetzen zur Folge hat und besonders bei Überholmanövern zu brenzligen Situationen führen kann. Für den Normalgebrauch bietet der Cobra aber unerwartet viel Komfort. Paul Frère bescheinigte ihm sogar „ein geräumiges Cockpit" und „eine ganz normale Sitzposition". Obwohl der erste Gang über 90 km/h geht, ließe sich der Wagen ohne weiteres im Schrittempo fahren. Bei Bedarf läßt sich ein Ferrari GTO aber trotzdem mühelos ausbeschleunigen.

Der Cobra macht also tatsächlich seinem Namen alle Ehre und gleicht – losgelassen auf einer Rennstrecke – einem hochgiftigen Reptil: bildschön, aber gefährlich, unberechenbar und nur schwer zu beschwören – ein echter Brutalo-Roadster eben.

Der Ami, der Ferrari das Fürchten lehrte: Cobra Daytona Coupé

Der Cobra ist ein Roadster wie er im Buche steht, und dennoch ist der berühmteste Cobra ein Coupé. Shelby erkannte bereits im September 1963, daß die Cobra-Roadster schwer unter der schlechten Aerodynamik der offenen Karosserie leideten. Inspiriert von den Erfolgen der eleganten Ferrari GT-Coupés stülpten Shelby und seine Crew, Phil Remington, Ken Miles und allen voran Karosseriespezialist Pete Brock, ein windschlüpfigeres Coupé-Kleid über das eher simpel konzipierte Fahrgestell. Sein Debüt gab der geschlossene Cobra 1963 in Daytona.

Bei einer Motorleistung von 450 PS war die von Brock gezeichnete Karosserie rechnerisch gut für 256 km/h. Aber schon bei ersten Tests in Riverside erreichte das „nur" 385 PS leistende Cobra-Coupé 264 km/h, blieb damit dennoch knapp 16 km/h unter der Höchstgeschwindigkeit des Ferrari 250 GTO. Trotzdem entwickelte sich der Daytona zum gefährlichen GTO-Konkurrenten. Der bullige V-Achtzylinder offerierte mehr Drehmoment als der Ferrari-Zwölfzylinder, und so konnten die Cobra den Maranello-Flitzern aus den Kurven heraus wegbeschleunigen. Außerdem lag der Sprit-Verbrauch der Daytona-Coupés 25 Prozent unter dem der Roadster.

Kein Wunder also, daß 1963 bei den 24 Stunden von Daytona das neue Cobra-Coupé mit 171,184 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit einen neuen Rundenrekord aufstellte. Den ersten Sieg feierte Shelby mit dem neuen Auto in Sebring. Sowohl die Ferrari als auch die Grand Sport Corvette wurden geschlagen. Der Durchschnitt von 145 km/h lag nur 3,5 km/h unter dem der Gesamtsieger Parkes/Maglioli auf Ferrari 275 Prototyp. Konnte 1964 Ferrari die GT-Weltmeisterschaft für sich entscheiden, dominierten 1965 die schnittigen Cobra-Coupés die Szene und holten den Titel erstmalig nach Amerika.

Mit diesem Daytona Coupé gewannen Bondurant/Neerpasch 1965 die GT-Wertung beim 1000 Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring. Im gleichen Jahr gewann das Cobra-Coupé die GT-WM.

Insgesamt entstanden genau sechs Daytona-Coupés, davon aber nur das Erste bei Pete Brock in Amerika. Die restlichen fünf wurden bei der Firma „Carrozzeria Grand Sport" in Modena gefertigt. Den Kontakt zu dem italienischen Karossier hatte Shelbys langjähriger Freund Alejandro De Tomaso hergestellt.

Herbert Schürg: „Das Fahrverhalten ist besser als ich dachte. Die Corvette läßt sich sehr präzise lenken."

Einen gänzlich anderen Charakter offenbart die Chevrolet Corvette. Im direkten Vergleich mit der rundlich wirkenden Cobra macht das reinrassige Ami-Coupé einen geradezu schnittig-eleganten Eindruck. Zwar präsentiert sich auch der Sting Ray – für Corvette-Fans übrigens die einzig wahre Corvette – stämmig und muskulös, doch die Linien des 1963 vorgestellten Modells wirken fließender. Sie erwecken einen Eindruck von Kraft und Geschwindigkeit, sind aber dennoch irgendwie graziös.

Es ist anzunehmen, daß Designer Bill Mitchell sich bei der Formgebung an seinem Lieblingswagen orientiert hat, dem Jaguar E-Type. Trotzdem entstand ein völlig eigenständiger Entwurf. Die Corvette ist ein amerikanischer Wagen, ein untypischer allerdings. Mit dem klassischen Amerikaner – riesengroß, weich gefedert und mit viel Komfort – hat sie eigentlich nur die Breite gemeinsam. Zu ihren Schattenseiten zählt sicherlich, daß sie teilweise schlampig gebaut wurde. Ihre Kunststoffbauweise war nicht unproblematisch, und mit der Paßgenauig-

keit der Karosserieteile hatten die Arbeiter von General Motors schon damals Probleme. Dennoch entstand in St. Louis ein echter High-Tech-GT, der die europäische Konkurrenz nicht zu fürchten brauchte und bis heute für viele der einzige wirklich amerikanische Sportwagen ist. Eine gute Richtungsstabilität zeichnet den Sting Ray ebenso aus, wie ein neutrales Fahrverhalten und gute Bodenhaftung.

Bei genauer Betrachtung der Konstruktionsmerkmale könnte man meinen, Cheftechniker Zora Arkus Duntov hatte von Anfang an den Einsatz des Stachelrochen im Rennsport im Kopf. Denn ab 1963 erhielt die Corvette, die erstmalig auch als Coupé lieferbar war, auch an der Hinterachse Einzelradaufhängung. „Das Fahrverhalten ist besser als ich dachte. Die Corvette läßt sich sehr präzise lenken", sagt Herbert Schürg. Und der weiß, wovon er spricht. Schließlich ist der 42jährige Fahrwerkskonstrukteur und verfügt über viel Motorsporterfahrung.

Glücklich ist er auch darüber, daß die 65er Version bereits rundum mit innenbelüfteten Scheibenbremsen (Delco-Moraine) ausgerüstet war. Bei längster Übersetzung erreicht die Renn-Corvette nämlich Höchstgeschwindigkeiten um die 290 km/h, und in diesen Sphären sind gute Bremsen die beste Lebensversicherung. Immerhin hat Schürg 1243 Kilogramm abzubremsen. Trotzdem liegt die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h, wie bei der Cobra, unter fünf Sekunden. Die Fiberglas-Granate ist somit kein „Boulevard-Kreuzer" à la Ford Thunderbird, sondern ein echter GT-Bolide.

Gemeinsamkeiten mit der bis 1962 im „Juke-Box-Design" gebauten Vorgänger-Corvette beschränken sich auf äußere Karosserieschnörkeleien wie imitierte Lufteinlässe. Auch das Fahrwerk renovierten die Techniker gründlich. Um mehr Gewicht auf die Hinterachse zu bekommen, kürzte man den Radstand um zehn Zentimeter auf nunmehr 2,49 Meter. Eine Gewichtsverteilung bei der Schürg-Corvette von 51 Prozent vorn und 49 hinten ist nahezu ideal. Die Führung der unabhängig aufgehängten Räder erfolgt durch Querlenker und Schubstreben – ganz so wie beim Jaguar E-Type. Die Federung allerdings – typisch amerikanisch – besorgen Querblattfedern.

Befeuert wird die Plastik-Granate von einem Chevy-Aggregat im handlichen 5,4 Liter-Format. Dieser „small block" dreht normalerweise 4400/min (Nenndrehzahl) und liefert für den Straßenverkehr völlig ausreichende 300 PS. Schürg dreht im Rennbetrieb maximal 7000 Touren und wird dann mit über 400 PS nach vorne katapultiert. „Die Kraft beim Start auf die Piste zu bringen, ist schier unmöglich", sagt der Paris-Dakar-Teilnehmer (1986 20. Platz mit Mercedes G). Die größten Probleme bereite der Wagen aber in den letzten Runden eines Rennens. Denn dann haben die Reifen meistens schon so stark abgebaut, daß der Corvetten-Kapitän mit einem sehr lebendigen Heck zu kämpfen hat.

Schürg: „Besonders das gewaltige Drehmoment ist faszinierend. Selbst auf kräftezehrenden Bergaufpassagen geht's wie auf ebener Strecke vorwärts." Dort, wo die Serien-Corvette bereits am Ende ist, fängt's im Rennwagen erst an: Bei 4500/min vergewaltigen 506 Newtonmeter Drehmoment die Hinterachse.

Was wird da erst passieren, wenn die Renn-Vette mit dem 1965 erstmals eingebauten und damit ebenfalls für den historischen GT-Sport zulässigen Sieben-Liter-Bollermann konfrontiert wird? Schürg: „Diese Möglichkeit haben wir natürlich in Betracht gezogen, doch der Big-Block wiegt rund 30 Kilo mehr als der kleinere Motor, er würde das Auto kopflastig machen und letztlich keine Verbesserung, sondern nur mehr Kosten verursachen."

Das kosten V-Acht-Boliden im Renntrim: der große Preis

Die drei V 8-Hämmer für den historischen Rennsport vorzubereiten ist – wer hätte es anders erwartet – kein ganz billiges Vergnügen. Bei der Beschaffung des Basisfahrzeuges kommt man mit 50 000 bis 70 000 Mark für die Corvette am günstigsten weg. „In dieser Preisregion", so Achim Kolb, Teammanager bei der Classic Corvette-Mannschaft, „bekommt man einen guten, unfallfreien Sting Ray, der sich für den Aufbau gemäß Anhang K eignet." Bei der Cobra sieht es angesichts der geringen Stückzahl schon anders aus. Die 289er Giftschlange ist kaum unter 200 000 Mark zu bekommen. Ein TVR Griffith dürfte mit 150 000 bis 250 000 Mark zu Buche schlagen.

Was die Investitionen in die wettbewerbsmäßige Vorbereitung angehen, erweist sich wiederum die Corvette als vergleichsweise günstig. Die Karosserieteile und Fahrwerkskomponenten gibt's in den USA erstaunlich günstig. Die Vorbereitung des Motors verlangt allerdings 60 000 bis 70 000 Mark.

Die Aufrüstung des Ford-angetriebenen Cobra und TVR liegt noch darüber, denn Ford-Motorenteile sind teurer als die von Chevy. Allein vier Weber-Doppelvergaser kosten etwa 5000 Mark. Dazu kommen noch die laufenden Kosten pro Rennen, die sich bei den drei Konkurrenten ähneln: Reifen 1800 Mark, Benzin 200 Mark, Verschleißteile 200 Mark sowie natürlich Startgeld, Verpflegung und so weiter. Kolb: „Fahrzeug, Vorbereitung und eine komplette EM-Saison kosten knapp 500 000 Mark."

Apropros Kosten: Der Aufbau einer Wettbewerbs-Corvette ist naturgemäß günstiger als die Vorbereitung einer Cobra für den Rennsport. Erstens ist der Einstandspreis erheblich geringer, und zweitens ist die Teileversorgung unproblematisch und erstaunlich preiswert (siehe obenstehenden Kasten). Bei der Schürg-Corvette verschlingt der Motor einen Großteil des Budgets. Getunt wurde er bei Traco Engineering im sonnigen Kalifornien – eine Firma, die sich bereits seit den 60er Jahren mit der Leistungssteigerung von großvolumigen V-Achtzylindern beschäftigt.

Statt der serienmäßigen Rochester-Benzineinspritzung oder des wahlweise erhältlichen Carter-Vergasers bestückten die PS-Spezialisten den Achtzylinder mit einem gewaltigen Holley-Vierfach-Vergaser (Typ 750 CFM), installierten eine Transistor-Zündung und zwei elektrische Benzinpumpen. Die Verdichtung wurde nur geringfügig von 10,5:1 auf nunmehr 10,9:1 angehoben. „Maximal", schätzt Herbert Schürg, „dürfte der Motor 420 PS haben." Damit liegt das Leistungsgewicht zwar über dem der Cobra, aber die bessere Aerodynamik, das kräftigere Drehmoment und die standfesteren Bremsen kompensieren dies allemal.

Das günstigste Leistungsgewicht in dem V 8-Trio hat der TVR Griffith. Bei diesem gedrungenen Coupé muß jedes PS 2,42 Kilogramm beschleunigen – ein geradezu sensationeller Wert. Konzeptionell hat der „Griff" – wie ihn sein Besitzer Ronnie Farmer liebevoll nennt – die Kunststoff-Karosserie mit der Corvette gemeinsam. Ansonsten handelt es sich bei dem TVR um eine Konstruktion, die sich den Anforderungen des Rennsports am kompromißlosesten stellt.

„Im Anschluß an äußerst erfolgreiche Verkaufsrekorde in den Vereinigten Staaten beschloß die Firma Grantura Engineering, die TVR Griffith-Serie auf dem britischen und dem Commonwealth-Markt herauszubringen", hieß es nüchtern in einer TVR-Pressemitteilung, die im März 1965 veröffentlicht wurde.

Die Vorgeschichte: Genaugenommen verdankt der Griffith seine Existenz der Cobra. Irgendwann, Anfang 1963, fuhr der amerikanische TVR-Importeur Gerry Sagerman mit seinem TVR Grantura Mk 3 zu seinem Freund und New Yorker Ford-Händler Jack Griffith. Dort angekommen, parkte er direkt neben einer Renn-Cobra. George Clark, einer der Mechaniker, geriet beim Anblick der beiden Autos ins phantasieren, griff zu einer Dose Bier und meinte: „Man sollte einmal einen V-Acht in den TVR einbauen." Der Griffith war geboren.

Was anfänglich als Schnapsidee gedacht war, nahm einen ausgesprochen erfolgreichen Verlauf. Denn das Fahrwerk des ursprünglich von MGB-Motoren angetriebenen TVR erwies sich der jetzt mehr als verdoppelten Leistung gewachsen. Überhaupt folgte das Griffith-Projekt besten TVR-Tugenden. Firmengründer Trevor Wilkinson hatte nie etwas anderes im Kopf gehabt, als wettbewerbsfähige GT-Wagen anzubieten – und das ist der Griffith ohne jeden Zweifel.

„Der Griffith geht ab wie eine Rakete und hinterläßt überall Gummistreifen. Man fühlt sich wie beim Zuschauen eines Films, der mit doppelter Geschwindigkeit abgefahren wird", beschrieb David Owen seine Fahreindrücke in „Automobile Quarterly", Ausgabe XV-2. Das Auto war sowohl in einer zahmen als auch in einer scharfen Version erhältlich. Beide Varianten wurden mit dem 4,7 Liter Ford-Triebwerk ausgestattet, wie es Shelby in die Cobra einbaute. Nur: Der Basis-TVR war auf knapp 200 PS gedrosselt – immer noch genug, um in den USA auf dem Highway die Hölle los zu machen.

Zum Vergleich: Ein mit dem 1800er MGB-Vierzylinder ausgerüsteter TVR Grantura verfügt über lediglich 98 PS. Der karosseriemäßig fast identische Griffith macht also ganz auf Understatement. Wer ahnt schon, daß unter der großen Kunststoff-Motorhaube ein potentes 200 PS-Aggregat schlummert?

Ein Hühnerzüchter auf Abwegen: Le Mans-Gewinner Shelby verwirklichte mit der Cobra seinen Traum – einen Straßen-GT für 5000 Dollar, der auf den Pisten der Welt Siege feierte.

Einer der berühmtesten Cobra-Piloten: Bob Bondurant, der 1964 erstmalig auf dem Nürburgring zu sehen war und mit dem Roadster Erfolge feierte.

Um aber einem Cobra die runden Rücklichter zu zeigen, mußte noch mehr Leistung her. Die Griffith-Spezialausführung für die Straße verfügt daher über 275 PS bei 7000/min. Und das Sensationelle: Dieser TVR war für rund zwei Drittel des Preises der Cobra zu haben. Der Farmer-TVR ist einer dieser heißen Griffith und bekam für den Einsatz auf der Piste noch einmal ordentlich PS nachgeschenkt.

Wie einst Shelby vertraut der Engländer auf eine separate Gemischversorgung der beiden Zylinderbänke. „Allein die vier Weber-Doppelvergaser produzieren einen Leistungsschub von etwa 75 PS", erläutert Ronnie Farmer. Präpariert wurde sein Griffith ebenfalls von einem professionellen Tuningbetrieb – ein Aufwand, der sich lohnt. Wenn Farmer aufs Gaspedal drückt, hat er kaum Zeit zum Denken. Eine von ihm geschätzte Beschleunigung von null auf 100 km/h in vier Sekunden scheint zwar etwas übertrieben, daß er aber mit der Corvette und der Cobra mithalten kann und in engen Kurven sogar schneller ist, hat er in der diesjährigen Europameisterschaft gleich mehrfach eindrucksvoll bewiesen.

Farmer ist mit dem TVR ein echter „Underdog". Nur Kenner wissen, was in dem kleinen Auto steckt. Häufig muß Farmer mit Vorurteilen kämpfen und wird nicht ernstgenommen. Die Ressentiments kommen nicht von ungefähr. Der im britischen Blackpool beheimatete Kleinserienhersteller gehört nicht zu den Automobilfirmen, für die Qualität und perfekte Verarbeitung der höchste Anspruch sind. Das bullige Fiberglaskleid scheint nur flüchtig über den aufwendigen Gitterrohrrahmen gestülpt zu sein. Die Prioritäten legte man bei TVR eindeutig auf die Konstruktion von Fahrwerk und Rahmen.

Rich Taylor: „Ein mit 240 km/h durch die Kurven von Daytona gejagtes Rennmotorrad ist sicherer als ein in der Garage geparkter TVR Griffith."

Unter der billig wirkenden Kunststoffschale verbirgt sich eine extrem steife Gitterrohrarchitektur sowie aufwendig konzipierte Einzelradaufhängungen (Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer und kräftige Stabilisatoren).

Wer allerdings glaubt, der Griffith sei eine leicht zu beherrschende Fahrmaschine, irrt. Im Gegenteil: Wegen des kurzen Radstandes von nur 217 Zentimetern (Cobra 229, Corvette 249 Zentimeter) hat der Griffith praktisch keinen beherrschbaren Grenzbereich. Das Auto neigt zu abrupten Lastwechsel-Reaktionen, kontrolliertes Übersteuern ist nicht möglich. Der englische Autor Rich Taylor bezeichnet den Griffith in seinem Buch „Modern Classics" sogar als „den gefährlichsten Sportwagen, der je in Produktion ging". „Ein mit 240 km/h durch die Kurven von Daytona gejagtes Rennmotorrad," so Taylor, „ist sicherer als ein in der Garage geparkter TVR Griffith."

Ronnie Farmer dagegen ist verliebt in seinen „Griff". „Die Unzulänglichkeiten machen ihn doch erst begehrenswert", meint er. Sicherlich, Cobra und Corvette seien auch schöne Autos, aber TVR fahre man eben aus Überzeugung. Recht hat er, denn von den drei Ballermännern erfordert der TVR wohl den meisten Individualismus. Wer diesen aufbringt, ist mit dem TVR bestimmt gut beraten und kann beim Kampf der V 8-Monster kräftig mitmischen.

Doch so wettbewerbsfähig der TVR Griffith und die Chevy Corvette auch sein mögen, der geschichtsträchtigste Wagen aus dem Trio ist der Cobra. Nur der von Shelby kreierte Roadster vermag auf eine weltweite und ruhmreiche Rennhistorie zurückblicken. Zu einer unmittelbaren Auseinandersetzung der drei heute im historischen GT-Sport dominierenden Autos ist es in den 60er Jahren nur auf der anderen Seite des Atlantiks gekommen.

Soviel ist sicher: Die Corvette stand dabei immer im Schatten der Cobra. Denn Chevrolet engagierte sich weit weniger im Motorsport als Ford. Während die Corvette fast ausschließlich in den USA sportlichen Ruhm erntete, machte der TVR zumindest auch auf der Insel als „Clubracer" Furore. Der Cobra hingegen donnerte mit Urgewalt über alle bekannten Rennstrecken – von Sebring bis zum Nürburgring. Seine besten Tage erlebte der Cobra ab 1965 mit dem unschlagbaren Sieben-Liter-Modell, der berühmten Cobra 427.

Daß 1991 im historischen GT-Sport eine Corvette die Nase in der EM vorne hatte, ist eine Frage des Einsatzes. Man darf gespannt sein, ob Schürg auch 1992 seinen „Heavy-Chevy" vorne plazieren kann, denn Farmer und Shepherd werden sicherlich nicht tatenlos zusehen. Den Zuschauern soll's recht sein. Denn was, bitteschön, ist spannender anzuschauen als der Kampf der brabbelnden PS-Giganten?