Tage des Donners

Fauchen, grollen, schwänzeln: die Cobra-Story

Natürlich gibt's vernünftigere Roadster als die umstrittene Cobra, die vor drei Jahrzehnten wie ein Donnerschlag ins automobile Leben fuhr. Kraft im Über-Überfluß, provozierende Optik, giftiges Fahrverhalten und dennoch absolute Überlegenheit, die bis zum Gewinn der GT-Weltmeisterschaft gegen Ferrari reichte: Das, was der Texaner Carroll Hall Shelby mit der Cobra kreiert hatte, stellte alles andere in den Schatten.

Das sündhaft teure Kultmobil besaß immer einen Aluminiumaufbau; Kunststoff wurde nie verwendet. Gegenüber dem AC Ace war die Spurweite um zehn Zentimeter gewachsen.

Die ersten Shelby-Cobra-Ausführungen – vorn eine frühe 289-Version ohne seitliche Entlüftungsschlitze – geben sich vergleichsweise schlicht, gehen aber dennoch höllisch gut. Der tieferliegende, breite 427 (hinten) entspricht eher dem gängigen Bild des brutalen Power-Machos.

Nur in wenigen Details unterscheidet sich die frühe Cobra vom AC Ace.

Stets bekam die Cobra große Dreispeichenlenkräder verpaßt, erst flach, dann tiefgeschüsselt.

So prächtig sieht ein 289er V8 aus, der dank einiger Modifikationen satte 360 PS erreicht.

Das sehr kurz übersetzte Vierganggetriebe glänzt mit minimalen Schaltwegen.

Wie sich's für ein Sportmobil gehört, kommt die Cobra 260/289 mit Speichenrädern daher.

Kaum ein Klassikertreffen ohne jene angriffslustigen, tiefliegenden, extrabreiten Brutalos, die meist unter dem Sammelbegriff (Shelby/AC) Cobra in Erscheinung treten. Doch Vorsicht: Von den echten angloamerikanischen Giftschlangen entstanden – zwischen 1962 und 1968 – nur ganze eintausendzwei Exemplare. Alles andere sind originalgetreue Repliken, gutgemeinte Kopien oder schlicht und einfach Fälschungen.

Zustandegekommen war jene explosive Allianz zwischen einem englischen (AC) und einem amerikanischen Hersteller (Ford) dank der Privatinitiative des texanischen Rennfahrers Carroll H. Shelby. Mit unternehmerischem Talent und vielseitigen Begabungen ausgestattet, hatte er sich in den Jahren vor seiner Vollgaskarriere als Luftwaffenpilot, Autoverkäufer, Hühnerzüchter und Fahrlehrer für Sportwagenfreaks versucht.

1957, vier Jahre nach seinem Einstieg in den Motorsport, wurde Shelby vom US-Magazin *Sports Illustrated* zum Fahrer des Jahres gekürt. Was freilich kein gutes Omen war: Bei diversen Rennen in der Folgezeit plagten ihn böse Herzattacken, und mehrmals konnte sich der Texaner nur noch mit Nitroglyzerin-Kapseln unter der Zunge behelfen. Darum tauschte er seine Markenzeichen – den rustikalen Latz-Overall und den Cowboyhut – ein gegen den Job als Konstrukteur: Shelby plante nicht mehr und nicht weniger als einen „echten Ferrari-Fresser" zu bauen, um damit die etablierte Konkurrenz zu verblasen.

Er wollte ursprünglich eine Extremsport-Kleinserie auf Austin-Healey-Basis auflegen – doch konnten die Briten die gewünschten Zutaten nicht so fix liefern (siehe dazu unser Interview). Und außerdem wäre der alte Kastenrahmen des knorrigen Roadsters angesichts der von Shelby vorgesehenen Powerspritze eh überfordert gewesen!

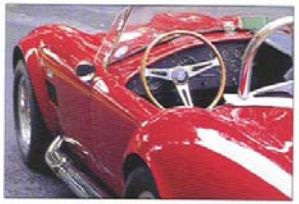
Glücklicherweise hatte Carroll Shelby gute Geschäftskontakte zu den Brüdern Hurlock, den Eignern der Marke AC Thames Ditton in der verträumten englischen Grafschaft Surrey. Dort waren seit 1900 Autos wie der dreirädrige Auto-Carrier-Lieferwagen gebaut worden, und dort erfuhr der Texaner, daß dringend ein moderner Motor für den Typ Ace gesucht wurde. Denn dieser zweisitzige Aluminium-Roadster wurde noch Anfang der Sechziger von der Bristol-Ausführung des guten, alten BMW-328-Sechszylinders befeuert! Rund 50 Ace-Roadster und Ace-Coupés hatte man mit dem 2,6-Liter-Triebwerk des Ford Zephyr ausgerüstet, war aber mit dieser Lösung nicht glücklich geworden: Die Sportmobile kamen mit dem US-Motor nicht so recht auf Touren.

Shelby hörte gleichzeitig von seinen Spezis bei Ford in Detroit, daß dort just ein nagelneuer Leichtmetall-V8 mit ursprünglich 221 cubic-inch bereitstand. Er war für den Fairlane und optional für die Falcon- und Mercury-Modelle entwickelt worden. Genau diesen Small-block offerierte er den AC-Boys, „um ein paar lausige Sportwagen zu bauen", und die übertrugen dem rührigen Texaner daraufhin die Fertigung. Daß daraus später ein Kultmobil werden würde, ahnte niemand.

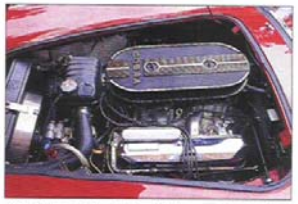
Sidepipes und Überrollbügel waren und sind begehrte Extras, die heute die meisten Cobra zieren. Mit so einer schnellen Schlange kann man übrigens sofort in den Rennsport einsteigen.

Die 427er-Cobra war Shelbys stärkste Serienversion der giftigen Power-Schlange. Mit Beschleunigungszeiten vergleichbar dem heutigen Porsche Turbo stürmt der Brutalo-Roadster ungestüm voran; ist aber bei Nässe nur schwer zu beherrschen.

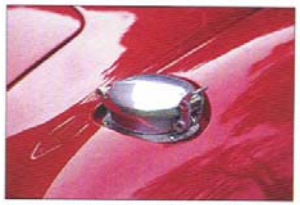
Eine unübersehbare Chromumrandung statt fein zisilierter Querstreben ziert den 427-Bug.



Die Instrumentenanordnung blieb fast die gleiche wie beim 4,2- und 4,7-Liter-Vorgängermodell.



Aus stolzen sieben Litern Hubraum holt der 427 sagenhafte 425 PS.



Durch den verchromten Le-Mans-Schnelltankverschluß rauscht der Supersprit in den Tank.

Weil die Reifen größer und breiter ausfielen, mußten die Kotflügel verbreitert werden.

Shelby erdachte sich das unverwechselbare Cobra-Label und legte los: Unter Hinzufügung des AC-Namens baute er ab Februar 1962 das erstaunlich verwindungssteife Ace-Rohrrahmenchassis, den leicht geänderten Ace-Aufbau (aus Alu, nie aus Kunststoff!) mit den winzigen Türen und den auf 260 cubic-inches aufgebohrten, 260 PS starken 4,2-Liter-Stoßstangen-V8 zusammen. Geändert werden mußten dafür die Motor- und Radaufhängungen im AC-Chassis und die Spur, die um zehn Zentimeter anwuchs. Serienmäßig dazu gehörte ein Sperrdifferential, mit dem das gewaltige Drehmoment ohne zu großen Schlupf auf die Straße gelangte. Der Motor tat übrigens auch im Ford Fairlane Dienst, leistete aber hier damals nur ganze 164 PS. Jene Cobra 260 wurden genau wie die späteren Cobra 289 zu einem Preis von 5995 Dollar angeboten – und lagen damit deutlich über der Corvette.

Mitte 1962 hatte Carroll Shelby die Sportwagen-Manufaktur seines Freundes Lance Reventlow mitsamt den Formel-1-erfahrenen Mechanikern übernommen – unter ihnen die gußeisernen Haudegen Ken Miles und Phil Remington: und hier begann die Fertigung der giftigen Power-Schlange. Dazu war Pete Brock als Designer gestoßen: Ohne diese drei wäre die Cobra nie zur Legende geworden.

Alles in allem wurden lediglich 75 Cobra 260 fertiggestellt: Der 260 ist damit die seltenste Cobra-Ausführung, erkennbar unter anderem an den gegenüber der AC-Karosse verbreiterten hinteren Kotflügeln, den schmalen Lippen (vorn und hinten) und an den fehlenden seitlichen Luftauslässen. Die Ziffer hängt übrigens nicht mit der Höchstleistung, sondern – wie auch bei den späteren Versionen – allein mit dem Hubraum zusammen. Auf Basis jener 4,2-Liter-Maschine entwickelten die Ford-Ingenieure ebenfalls eine 335-PS-Sportversion, mit der Tempo 280 möglich wurde.

Die dann ab Anfang 1963 nach der 75sten Cobra gefertigte 271-PS-Version verfügte bereits über ein bulliges 4,7-Liter-Triebwerk und trug die schöne Bezeichnung „289" (siehe oben) und ähnelte äußerlich noch immer sehr stark dem ursprünglichen AC Ace. Unterschiede zwischen 260 und 289 gibt es – abgesehen vom Motor – durchaus: So wurde die Hecklippe breiter, eine Zahnstangenlenkung ersetzte das bisherige Schneckensystem, vorn und hinten kamen 6- statt 5-Zoll-Felgen mit 6,00/6,40-Goodyear-Blue-Streak-Walzen zum Einsatz. Allerdings mußte schrittweise auch das Fahrwerk verstärkt werden, da sich im sportlichen Einsatz diverse Teile als zu schwach erwiesen hatten – so berichtete Autotester Paul Frère.

Das halbstarke Outfit späterer Typen – Sidepipes, tiefergelegtes Fahrwerk, bauchige Kotflügelverbreiterungen und Formel-1-mäßige Schlappen – fehlt bei den frühen Cobra ganz: Noch mit poliertem Alukühlergrill und mit einer knappgeschnittenen Karosserie versehen, welche die später nicht mehr verwendeten Speichenräder herauslugen läßt, gibt sich der 289 erfreulich dezent.

Eine relativ steil stehende, große gewölbte Frontscheibe ermöglicht auch Sitzriesen,

So begann es: Die Verwandtschaft zwischen der Cobra 260 und dem AC Ace ist unübersehbar. Hervorragendes Karosseriemerkmal sind – im Wortsinne – die aus den Radhäusern quellenden Reifen.

ohne nachhaltigere Haarverwirblungen hinter dem Dreispeichenlenkrad (erst flach und 16 Zoll groß, dann tiefgeschüsselt und 15 Zoll klein) zu thronen. Davon verdeckt, tummeln sich diverse Rundinstrumente und Kippschalter im lederbezogenen Instrumententräger, die bei frühen Ausführungen bis zum 200sten Exemplar von Smiths kamen und dann durch Stewart-Warner-Uhren ersetzt wurden.

Läßt man den Motor des leichten 1000-Kilo-Renners an, ertönt ein Donnern und Grollen, gegen das die Posaunen von Jericho wie ein Kinderchor tönen: Schalldämpfung wäre Feigheit gewesen, genoß (und genießt) doch der emanzipierte 289-Fahrer seinen lautstarken Auftritt. In fünf Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 – das war vor 30 Jahren eine echte Wucht, und fast 240 km/h Spitze schaffte kaum ein anderes Serienmobil.

In der Beschleunigung war die Cobra jedenfalls sogar dem Ferrari GTO überlegen (zum Vergleich: Der nagelneue Porsche 911 Turbo braucht für diese Disziplin 4,5 Sekunden)! Und Scheibenbremsen an allen vier Rädern – auch das eine Neuerung gegenüber dem AC Ace – sorgten für eine angemessene Verzögerung.

Die breiten Streifen auf der Motorhaube erhielten die frühen Cobra im Zuge der erfolgreichen Renneinsätze: Zusammen mit Shelbys Lieblingsfarbe Guardsman Blue ging dieses Outfit in die Renngeschichte ein. Das häufig von Holley-Vierfachvergasern beatmete ohc-Triebwerk ließ sich mit etwas Tuningaufwand leicht auf 380 PS hochkitzeln; während es im Ford Fairlane auf 164 beziehungsweise später 195 PS abschlaffen durfte. Freilich konten sich die Ford-Fahrer nie in der Gewißheit wiegen, ein so exklusives Gefährt wie die Cobra 289 zu fahren: Davon entstanden gerade mal 579 Stück, 59 davon rechtsgelenkt.

Als die wahrscheinlich berühmtesten und seltensten Cobra gelten die Daytona Coupés, deren Vorläufer zwei in Le Mans eingesetzte Werkswagen mit Aluhardtop waren. Für die Saison 1964 war das erste Coupé auf dem Chassis des 289 gebaut worden; Ende des Jahres entstanden weitere fünf Kundenautos bei der Carrozzeria Grand Sport in Modena.

Das OLDTIMER-MARKT-Interview mit Carroll Shelby

?: Mr. Shelby, welche Fahrer haben Sie am meisten bewundert, und welcher Hersteller ist der bedeutendste für Sie?

CS: Die größten Fahrer waren zweifelsohne Juan Manuel Fangio, Stirling Moss und Tony Brooks. Bei den Top-Herstellern von Rennsportwagen fällt mir nur einer ein: Ferrari.

?: Was ist Ihr ultimatives Traumauto?

CS: Der Ferrari California Spyder.

?: Und was für ein Auto nutzten Sie während der Cobra-Zeiten im Alltagsbetrieb?

CS: Seit ewigen Zeiten fahre ich tagtäglich einen normalen Serien-Van, vorzugsweise einen Dodge.

?: Welches der von Ihnen entwickelten Automobile ist Ihr liebstes?

CS: Die 289er Cobra, weil sie sich besser als der 427 bewegen läßt, ein direkteres Fahrverhalten aufweist. Sie ist eben ein echter Rennsportwagen und trotzdem richtig alltagstauglich. Und man hat ein unnachahmliches Gefühl für Geschwindigkeit und Beschleunigung!

?: Warum hat ausgerechnet die englische Firma AC die Basis für die Cobra bereitgestellt?

CS: Trotz ernsthafter und guter Kontakte zu Donald Healey scheiterte eine schnelle Chassis-Lieferung an der mangelnden Flexibilität von Jensen. Dagegen war das nicht mehr taufrische Tojero-Chassis von AC sofort lieferbar, und darum habe ich mich kurzentschlossen dafür entschieden. Es lag also nicht an irgendwelchen Besonderheiten des AC-Chassis, die mir so zugesagt hätten.

?: Was waren die schönsten Momente in Ihrer Vollgas-Karriere?

CS: Natürlich der Gewinn der Weltmeisterschaft 1965 meiner Cobra gegen Ferrari! Und daß ich 1959 zum Aston-Martin-Rennteam gehört und dort das Le-Mans-Rennen gewonnen hatte. Schließlich: die Qualifikation der GT 40 1966/67 für Le Mans.

?: Welche Rennen sind Ihnen gleichermaßen wichtig gewesen?

Temposüchtig und geschäftstüchtig: der am 11. Januar 1923 geborene Caroll Hall Shelby.

CS: Meine Teilnahme an den nationalen Meisterschaften 1956, 1957 und 1960 in den USA – und natürlich die Weltmeisterschaft und der 1959er Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans zusammen mit Roy Salvadori.

?: Warum sind lediglich eine Handvoll Cobra-Coupés gebaut worden?

CS: Es gab nur insgesamt sechs Coupés, weil der GT 40 mehr Entwicklungs- und Erfolgspotential versprach.

?: Was war für Sie persönlich der legitime Nachfolger der Cobra?

CS: Der Nachfolger des 427 sollte und mußte ein Mittelmotorauto sein, da Handling und Fahreigenschaften hervorragend sind. Meinen Freund Lee Iacocca habe ich daher maßgeblich bei der Entwicklung des De Tomaso Pantera unterstützt. Genau wegen jener Mittelmotor-Philosophie konnte Fords Cobra-Nachfolger damals nur der GT 40 sein: Dieses Auto war in jeder Hinsicht eine sinnvolle Weiterentwicklung des Brutalo-Roadster-Konzepts.

?: Was machen Sie heute, was planen Sie?

CS: Ich bin dabei, einen echten Cobra-Nachfolger, also einen offenen, zweisitzigen Brutalo-Roadster, fertigzustellen! Er soll nicht so schwer und unhandlich wie der Dodge Viper sein: Das Auto wird 1000 Kilo Gewicht nicht überschreiten und unter 450 PS bleiben. Noch im Jahr 1995 wird der Prototyp fertig sein, und ab 1996 können wir dann sicherlich eine Serie auflegen.

?: Bereits einige Jahre streiten Sie sich mit AC Cars beziehungsweise Brian Angliss, wer denn eigentlich der „Vater" der Cobra ist. Gibt es inzwischen eine Einigung?

CS: Brian Angliss und ich haben kürzlich eine gemeinsame Presse-Erklärung veröffentlicht, die endgültig Klarheit in die Angelegenheit bringt: AC Cars erkennt an, daß Shelby American für die Konzeption und Herstellung der Cobras verantwortlich war. AC Cars war lediglich ein Zulieferer und gleichzeitig Lizenznehmer für die Herstellung und den Vertrieb dieser Fahrzeuge in Europa. Ende der Debatte!

?: Und was geschieht mit den 427-Renn-Cobras, die zur Zeit nach der alten Spezifikation von Ihnen gebaut werden?

CS: Die Shelby Cobras 427 Competition und Semicompetition, von denen damals statt der geplanten 100 nur 51 Stück gebaut wurden, werden von mir mit drei Stück pro Jahr weiterhin nach Original-Spezifikation und mit Originalteilen zum Preis von 500.000 Dollar zu Ende gebaut. Davon gehen 100.000 Dollar pro Fahrzeug direkt in den Shelby Heart Fund, der Herztransplantationen – wie ich erfolgreich eine bekommen habe – und Herzbehandlungen unterstützt. Zu dieser Restproduktion von 427-Rennfahrzeugen, die 1990 begonnen hat, liefert AC Cars keine Teile oder Materialien, da das gesamte Fahrzeug in Nordamerika und nicht auf den Original-Werkzeugen von und bei AC Cars hergestellt wird.

?: Vielen Dank für das Interview, Mr. Shelby, und alles Gute für die Zukunft.

Literatur und Modelle

AC Ace & Acea 1953 – 1983. Brooklands, 36,- DM.
Laban: AC Cobra – The Complete Story. Crowood Books, 89,- DM.
Walker: Original AC Ace and Cobra. Bay View Books, 81,- DM.
Legate: Cobra – The Real Thing. Veloce Publishing, 179,- DM.
Fröhlich/Dütsch: Ein Hühnerzüchter auf Abwegen. Phoenix Verlag, 248,- DM.
Shelby Cobra Gold Portfolio. Brooklands, 49,- DM.
Adams: Cobra (Coleur-Serie). Osprey, 49,-DM.
Adams: Cobra (Reihe Technothek). Heel, 19,80 DM.
Friedman/Christy: Carroll Shelbys Racing Cobra. Motorbooks Int., 89,- DM.

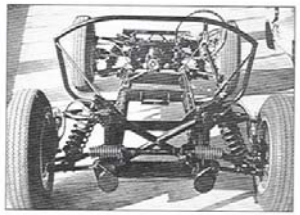
Quelle: Schröder & Weise, Hannover. Tel.: 0511/517037.

Cobra. Guß-Fertigmodell (Märklin), 1:160, 16,90 DM.
Cobra 427. Plastik-Fertigmodell (Herpa), 1:87, 19,- DM.
Cobra 289. Guß-Bausatz (High Tech Model), 1:43, 21,95 DM.
Cobra 289. Guß-Bausatz (Auto Replicas), 1:43, 49,50 DM.
Cobra 289 Targa Florio 1964. Resine-Bausatz (Provence Moulage), 1:43, 75,60 DM.
Cobra 427. Guß-Bausatz (High Tech Model), 1:43, 296,- DM.
Cobra 427. Resine-Bausatz (Provence Moulage), 1:43, 75,- DM.
Cobra 427 (1965). Metall-Fertigmodell (Solido), 1:43, 25,40 DM.
Cobra 428 Spyder. Guß-Fertigmodell (Replica), 1:43, 345,- DM.
Cobra HT Le Mans 1963. Resine-Bausatz (Provence Moulage), 1:43, 75,- DM.
Cobra. Metall-Fertigmodell (Majorette), 1:24, 20,65 DM.
Cobra 289. Plastik-Bausatz (Esci), 1:24, 29,40 DM.
Cobra 289. Plastik-Bausatz (Monicraft Academy), 1:24, 21,95 DM.
Cobra 427. Metall-Fertigmodell (Bburago), 1:24, 15,95 DM.
Cobra mit Softtop. Metall-Fertigmodell (Majorette), 1:24, 20,65 DM.
Cobra Daytona Coupé. Metall-Bausatz (Gunze Sangyo), 1:24, 129,90 DM.
Cobra 427. Plastik-Bausatz (Monogram), 1:24, 31,10 DM.
Cobra 427. Metall-Fertigmodell (Kyoshu), 1:18, 159,- DM.
Cobra 427. Metall-Fertigmodell (Ertl), 1:18, 54,25 DM.
Cobra 427. Plastik-Bausatz (Esci), 1:16, 60,40 DM.

Quelle: Modelcar Danhausen, Aachen, Tel.: 0241/49805.

Darüber hinaus gab es verschiedene Competition-Umbausätze, die aus der giftigen Straßen-Cobra eine ganze Schlangengrube machten: Von 271 (Stage 1) über 300 (Stage 2) und 325 (Stage 3 mit vier 48er-Weber-Vergasern) bis 380 PS (Stage 4 mit Dragster-mäßiger „Dragon-snake-engine") reichte das Leistungsspektrum!

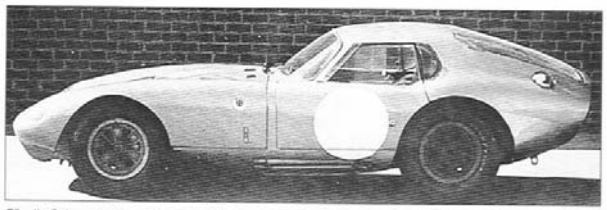
289-Rennversion mit Ken Miles am Steuer: Bei den nationalen Meisterschaften in Amerika traten die Cobra als Favoriten auf; nur bei internationalen GT-Wettbewerben trafen sie auf potente Wettbewerber.



Der leichte Rohrrahmen der Cobra entsprach nur noch in einigen Details dem ursprünglichen AC.

Eines der Daytona-Coupés, wie sie in ähnlicher Form bereits in Le Mans eingesetzt worden sind.

Die Erfolgskarawane auf einen Blick: Nach der erfolgreichen Cobra powerte der Texaner den GT 40, das Daytona-Coupé und den Shelby Mustang so hoch, daß Siegeslorbeer an der Tagesordnung war.



Für die Saison 1964 war das erste 289-Renncoupé bei Shelby American in Venice, Kalifornien, fertiggestellt worden. Weitere fünf Kundenwagen entstanden bei einem italienischen Karossier.

Nachdem sich 1964 vor allem in den USA die Cobra-Rennerfolge häuften, brachte dies auch Ford einigen Prestigegewinn. Doch die hohen PS-Zahlen belasteten mehr und mehr das alte Fahrwerk, und Ende 1964 entschloß sich Shelby zu einer grundlegenden Überarbeitung der Cobra. Das vormalige AC-Fahrwerk brachte der deutschstämmige Ford-Ingenieur Klaus Arning auf den neuesten Stand; es kam nunmehr mit Schraubenfedern und Querlenker-Paaren statt der bisherigen Kombination aus unteren Querlenkern und oberen Querblattfedern daher. Extrem breite Schlappen sollten fortan mehr Grip bringen. Dafür geriet die bislang eher dezent geformte Karosserie der kauernden Flunder nunmehr bauchiger und fetter: Von bisher 1,54 Metern wuchs die Breitenausdehnung der neuen Cobra 427 auf 1,72 Meter.

Up to date war mit der Präsentation des Renners im Januar 1965 der neue 7-Liter-V8, der 425 PS zur Hinterachse lieferte. Erkennbar

Technische Daten: Cobra 260, 289, 427 und 289 Sports

Modell	260	289	427	289 Sports
Motor	Motor: Achtzylinderviertakt-V-Motor, wassergekühlt, hängende Ventile, von obenliegender, über Duplexkette angetriebener zentraler Nockenwelle mittels Stoßstangen und Kipphebeln betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle, unterschiedliche Vergaserbestückungen (z.B. Holley 780, 750, 650 oder 600 cfm, 460 cfm Autolite oder vier Weber-Doppelvergaser 48 JDA)			
Hubraum	4261 ccm	4727 ccm	6989 ccm	4727 ccm
Bohrung x Hub	96,5 x 72,9 mm	101,6 x 72,9 mm	107 x 96 mm	101,6 x 72,9 mm
PS bei U/min	260 bei 5800	271 bei 5800	425 bei 6000	280 bei 5800
Max. Drehmoment	37,2 mkg bei 4500 U/min	37,2 mkg bei 4800 U/min	66,5 mkg bei 3700 U/min	37,2 mkg bei 3400 U/min
Verdichtung	8,8:1	10:1	11:1 (bzw. 12,5:1)	10:1
Elektr. Anlage	12 Volt			
Getriebe	Viergang-Vollsynchron (Borg Warner, einige wenige mit Ford-Getriebe)			
Karosserie	Aluminiumaufbau auf Rohrrahmenchassis			
Fahrwerk	Vorn und hinten Einzelradaufhängung an oberen Querblattfedern und unteren Querlenkern; Teleskopstoßdämpfer (427/289 Sports: Schraubenfedern und Querlenker-Paare)			
Länge x Breite x Höhe	3850 x 1540 x 1246 mm		3960 x 1720 x 1240 mm	
Radstand	2287 mm			
Leergewicht	950 kg	1040 kg	1190 kg	1190 kg
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h	240 km/h	280 km/h	235 km/h
Bauzeit	2/1962 bis 1/1963	1/1963 bis 5/1965	1/1965 bis 12/1966	6/1966 bis 7/1968
Stückzahl	75	579	316	32

war die Neue am fehlenden Grill und dem jetzt im Heck installierten 70-Liter-Alutank (bisher 60 Liter zwischen Cockpit und Kofferraum). Die Reifen wurden serienmäßig breiter: vorn 7,5 Zoll, hinten 9 Zoll. Nur als Option wurden die für viele 427er charakteristische Hutze und die Sidepipes angeboten; die geknickten Schaltknüppel waren obligat. Stets blieb's beim Schaltgetriebe, mit Automatik versehen wurden nur vier Prototypen.
Vom 427 gab es vier verschiedene Versionen: den 427 Street, den 427 Competition (auch als Race bezeichnet und 20mal gebaut), den 427 s/c (Semi competition, 31mal gefertigt) und die abschließend von AC in England als AC 289 Sports gebaute 4,7-Liter-Variante (32 Exemplare). Die Sportausführungen dieses Mobils wurden bis auf 500 PS hochgekitzelt. Mit diesem Power-Triebwerk versehene 427-

Vorläufer der Daytona-Coupés: eine der beiden Le-Mans-289-Cobra mit Hardtop.

Coupés versägten 1965 die gesamte Konkurrenz, allen voran Ferrari – und gewannen die Weltmeisterschaft der GT-Konstrukteure.
Gegen Ende der 427-Produktion trieb das Thema „Leistung im Überfluß" bei zwei Exemplaren außergewöhnliche Blüten: Shelby fertigte für sich und – werbewirksam – für Superstar Bing Cosby je einen Renner mit 800-PS-Paxton-Supercharger und Automatikgetriebe. Aus dem Stand auf 100 waren die Monster in 3,8 Sekunden, ihre Spitze lag bei 340 km/h: Wahrlich, mit diesen brutalen

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

AC Owners Club Ltd.
Jan Heuten, Gut Heidchen, Eupener Str. 382,
51076 Aachen

Shelby American Automobile Club (SAAC)
Dieter Lehneis, Dorffeld 25,
41366 Schwalmtal,
Tel.: 02163/2647

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1100 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende.

Autos unterwegs zu sein, war wie der sprichwörtliche Ritt auf der Kanonenkugel.
Bis zur Produktionseinstellung im Jahr 1968 wurden insgesamt 348 Cobras der ganz starken Sorte fertig (nicht zu dieser Zahl zählen die sogenannten AC-428-Convertibles und 428-Fastback-Coupés, die in Zusammenarbeit zwischen AC und Karossier Frua in geringer Stückzahl entstanden). Diese Zahl ist einer der Ausgangspunkte für den Streit um die echten und nichtechten Cobra, der durch eine Vielzahl von Nachbauten ständig an Brisanz gewinnt. In Deutschland sind derzeit

Brian Angliss baut in England den AC Mk IV und darf sogar den Beinamen Cobra verwenden.

etwa 25 Original-Cobras registriert, hinzu kommen die nach Original-Spezifikationen von AC/Autocraft in Weybridge, Surrey, von Brian Angliss gebauten AC Mk IV. Sie dürfen sich mittlerweile durch Erwerb des Cobra-Namens „AC Cobra" nennen, eine Bezeichnung, die Shelby selbst so nie benutzt hat.
Aber Vorsicht: Viele AC Ace und Cobra-Mk IV-Wagen werden heute mit den alten Originalausstattungen versehen und als Shelby-Kreationen angeboten. „Echte" 260/289 kosten mittlerweile zwischen 250.000 und 400.000 Mark; für die 427/289 Sports sind 280.000 bis 480.000 Mark hinzulegen.
Tatsächlich ist die Zahl der echten 1002 Cobra (erkennbar unter anderem an der Chassisnummer im Haubenverschluß vorn und hinten, in den Türen, am vorderen Rahmen an der Getriebetunnelabdeckung und an der Alurückwand hinter den Sitzen) um viele Fälschungen aufgebläht worden: Schade, sich um ein solch faszinierendes Auto zu streiten!

Text: Bobby Hees/Eberhard Kittler
Fotos: Andreas Beyer/Archiv