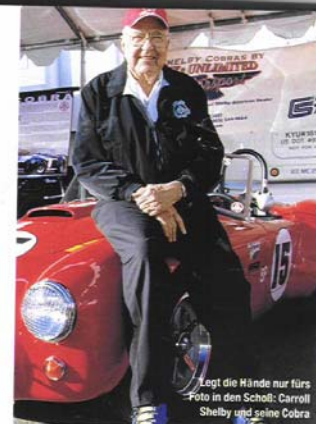


Die GIFTSCHLANGE



S
ai
bi
de
De
er
Le
80
br
auf

Sie ist ein Tier. Eine Giftschlange auf Rädern. Die Cobra malt bis 160 km/h schwarze Striche auf den Asphalt, sagen ihre Fans. Der Mann, der die Schlange erschaffen hat, ist eine lebende Legende. Jetzt ist Carroll Shelby 80 Jahre alt geworden – und bringt neue Mega-Sportwagen auf den Markt



Legt die Hände nur fürs Foto in den Scholl: Carroll Shelby und seine Cobra

Die Zehn-Dollar-Note klemmt verführerisch am Armaturenbrett. „Wenn du sie erreichst, bevor wir 60 Meilen (96 km/h) draufhaben, kannst du sie behalten“, sagt Carroll Shelby zu seinem Beifahrer und startet den Motor. Die Cobra sprintet los und drückt den Co-Piloten mit Urgewalt in die Sitze. Der arme Kerl hat keine Chance.

Ikonen wie diese – ob wahr oder nicht – ranken sich um den Erfinder des wohl meistkopierten Sportwagens der Welt. Die Giftschlange auf Rädern ist Kult. Und Carroll Shelby gerade 80 geworden. Ein Alter, bei dem andere ans Rosenzüchten denken. Aber nicht ein Mann wie Shelby. Für Generationen von Muscle-Car-Fans, bei denen sich alles um PS und Tempo dreht, ist er das Gasfuß-Idol schlechthin.

1962 kam die Cobra für ein paar tausend Dollar auf den Markt. Heute kosten Originale im Top-Zustand ein paar hunderttausend Dollar. Doch die sind rar gesät. Wer eine echte Cobra besitzt, gibt sie selten wieder her. „Ich hätte nie gedacht, dass sie es mal so weit bringen werden“, sagt Shelby. Und setzt ein breites Grinsen auf.

Die Geburtstagsparty für Shelby in Scottsdale/Arizona passt zu dem PS-Propheten. Seine engsten Freunde und einige hundert Bewunderer feiern ihn überlebensgroß. Sie drängen sich in dem riesigen Festzelt des Auktionshauses Barrett-Jackson. Mehr als 700 Sammlerautos aller Marken stehen im Nobelvorort von Phoenix zum Verkauf. Aber nur eine Marke steht im Mittelpunkt: Shelby. Über den Köpfen dreht sich das glitzernde Aluminium-Chassis einer Cobra, und selbst die Geburtstagsstorte hat die Form des Kultautos – in den Originalfarben Guardsman Blue und Wimbledon White.

Zur Feier des Tages stellt Renn-Opa Shelby gleich zwei neue Modelle vor: eine GT 500 E genannte Lizenzversion seines legendären Shelby Mustang GT 500 mit 465 PS unter der Haube und eine Shelby Cobra 4000 Roadster. Im Grunde genommen



Schön wie am ersten Tag: ein 68er Shelby GT 500 KR Mustang 2002 auf der SEMA Show in Las Vegas



Markenzeichen: der erste Shelby Mustang GT 350 aus dem Jahr 1964 mit blauen Streifen auf weißem Grund



Besitzerstolz: Shelby und sein Ford GT 40 Mark IV. Das Auto gewann 1967 die 24 Stunden von Le Mans



Cobra-Produktion 1964: Die Autos werden im kalifornischen Venice von Hand zusammengebaut

nur eine technisch etwas aufwändigere 427, aber solche Details interessieren hier wenig. Beide Wagen werden in Scottsdale versteigert. Und die Gier danach setzt den Verstand außer Kraft. Unmöglich vorherzusagen, wie hoch die Bieter gehen werden. Shelby nimmt den Wirbel gelassen: „Wer von sich denkt, er sei eine Legende, ist keine. Der alte Ferrari hielt sich nicht für eine Legende. Er war einfach ein harter Knochen, der wusste, was er will: Rennwagen bauen und keine Straßenautos.“

Enzo Ferrari – niemand hat den jungen Rennfahrer Shelby so motiviert wie der Mann aus Maranello. Seine roten Renner dominierten in den 50er-Jahren alle internationalen Wettbewerbe – von der Mille Miglia bis zu den 24 Stunden von Le Mans. Ihm wollte es Shelby mal richtig zeigen. Und damit der ganzen europäischen Rennclique beweisen, dass ein angeblich ungehobelter Cowboy aus Texas nicht nur geradeaus rasen kann.

Gemeinsam mit seinem Freund Roy Salvadori siegte er 1959 in einem Aston Martin bei den 24 Stunden von Le Mans. Die Zukunft sah blendend aus, doch dann stellten die Ärzte einen Herzfehler fest. Shelby änderte seinen Lebensplan – nicht aber sein Ziel. Wenn er schon nicht als Rennfahrer gegen Ferrari gewinnen konnte, dann „wollte ich zumindest einen Rennwagen bauen, der gewinnt“.

Noch heute ätzt Shelby: „Damals liefen europäische Sportwagen doch nur mit vier Zylindern und Taximotor.“ Ein bisschen übertrieben, aber ein Mann braucht Feindbilder. Der Heißsporn besorgte sich von Ford einen V8-Motor, kitzelte 270 PS heraus und steckte ihn in ein leichtes Roadster-Chassis der britischen Firma AC – die Geburtsstunde der AC Cobra. Die Giftschlange fegte die schweren Corvettes in den Folgejahren von den Rennpisten und machte Porsche und Ferrari zu Gejagten.

Doch der Ehrgeiz von Shelby war noch lange nicht befriedigt. Er verstärkte den Rahmen, brachte neue Radaufhängungen an und zwangte einen Sieben-Liter-Motor in den Roadster. Das Ergebnis: ein Auto, das Tester für unfahrbar hielten. Zumindest auf öffentlichen Straßen. 485 PS, von null auf 100 in 4,2 Sekunden, Robe Gewalt auf Rädern.

Neben seinen Cobras baute Shelby für seinen Freund Henry Ford II. Enkel des Firmengründers und Konzernchef, hoch-



Teamchef Carroll Shelby (l.) mit spanischer Fahrer Dan Gurney 1964 in Le Mans. Der ehemalige Formel-1-Pilot steuerte sein



Hoch hoch die Tür: Der Mustang GT 350 Fastback mit mächtigem V8-Sigblock war einem Bieter 78.840 Dollar wert

Höchstpreis auf der Auktion in Scottsdale: Die Cobra 427 S/C Roadster aus dem Jahr 1966 erzielte 253.800 US-Dollar

gezüchtete Shelby Mustangs. Die GT 350 und 500 waren ein Hit bei all jenen Fahrern, die sich – so die damalige Werbung – „auf der Straße nichts sagen lassen wollen“. So wie Shelby selbst: Er leitete jahrelang das Ford-Rennteam, das 1966 in Le Mans einen historischen Sieg einfuhr. Auf den ersten drei Plätzen nur GT 40.

Die Kult-Rennwagen will Ford noch dieses Jahr wieder auf den Markt bringen – so, wie es Shelby mit seinen Cobras bereits vorgemacht hat. Seit 1997 kann sich jeder Fan, der sich eine alte Cobra nicht leisten kann, in den Werkhallen von Shelby American Inc. bei Las Vegas eine neue bauen lassen. Zu Preisen von 90.000 Dollar für eine 289 mit dem kleinsten Motor (210 PS) bis zu 180.000 Dollar für eine 427 (330 PS).

Von Shelys ursprünglicher Serie wurden nur exakte 1003 Exemplare produziert – mit entsprechender Wertsteigerung. Die Preise für die Top-Modelle stiegen unaufrührlich, bis ein Sammler 1990 knapp 700.000 Dollar für eine 427 Cobra hinblätterte. Grund: Die Kluft war einfach zu groß. Die Kluft zwischen dem Wunsch, eine Cobra zu kaufen, und dem, eine zu besitzen. Solche Spitzenpreise zahlt heute zwar keiner mehr, aber 200.000 Dollar sind auf jeden Fall noch immer drin.

Shelby selbst hat sich nie so rar gemacht wie seine Autos – auch wenn ihm sein schwaches Herz dazu allen Grund gegeben hätte. 1990 reisen seine Freunde zum vermeintlich letzten „good bye“ auf die Ranch nach Texas. Doch dann wird Shelby ein neues Herz transplantiert – das Herz eines Spielers aus Las Vegas. Seitdem ist er wieder mittendrin: in seinem großen Spiel gegen Ferrari. Nur sein Lieblingsgetränk Cola-Rum ist mittlerweile tabu, nachdem ihm Sohn Michael vor sieben Jahren auch noch eine Niere spenden musste.

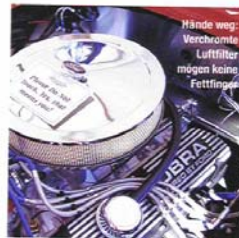
Heute kann sich Shelby wieder auf das konzentrieren, was er am besten kann: Autos bauen. Am liebsten Cobras. In Las Vegas lässt er sie von Hand zusammenschrauben. Doch das reicht ihm noch immer nicht. Schon seit vier Jahren baut er deshalb eine weitere, von ihm selbst entwickelte Roadster-Serie – Series 1 genannt. Mit 450 PS sprintet die stärkste Version in nur 4,4 Sekunden von null auf 100. Vier-Liter-V8-Motor,

Aluminium-Rahmen, Kohlefaserkarosserie zum Preis von 142.000 Dollar. Autokritiker finden den Series 1 zwar rasant, bemängeln jedoch die schwerfälligen Fahreigenschaften und fehlende Sicherheitsausstattungen. „Okay, er ist nicht perfekt“, sagt der ewige Sturkopf.

Für ihn zählen die alten Werte ohnehin mehr. Mit seiner Cobra 4000 Roadster, die in Scottsdale neben dem GT 500 E zur Auktion steht, besinnt sich Shelby auf das, was ihn einst groß gemacht hat. Gut 40 Jahre nach der Geburt der Giftschlange ist die Geschichte noch immer nicht zu Ende. „Leute, ich mach weiter!“, ruft Shelby seinen Fans in Scottsdale zu.

Die waren gespannt darauf, dass Auktionschef Craig Jackson endlich die beiden Neuwagen aufruft, die der alte Shelby eingeliefert hat. Dann geht alles blitzschnell. Nach vier Minuten ist die blutrote Cobra für 151.200 Dollar verkauft, und der rassige GT 500 E bringt gleich anschließend sogar 194.400 Dollar.

Aber was ist das schon gegen den Mythos im Original. Eine Cobra von 1966, in glänzendem Metallblau. Der Hammer fällt an diesem Tag bei 253.800 Dollar. *Maria Birt*



Hände weg: Verchromte Luftfilter mögen keine Fettfinger!



... Shelby Cobra Daytona Coupé CSX 2299. Mit einem Shelby Ford GT holte Gurney drei Jahre später den 24-Stunden-Titel