

Der schnellste Rennwagen der Welt und wie es dazu kam

1961

Als Carroll Shelby, im September 1961 mit der Firma AC in Verbindung trat, verwirklichte er nicht nur seinen Traum, eines amerikanischen Sportwagen, er schuf auch den Grundstein für die grössten amerikanischen Erfolge im internationalen Motorrennsport.

Doch auch die Gründung seiner Rennfahrschule „Shelby School of High Performance Driving“ im selben Jahr war ein massgebender Bestandteil der rennfahrerischen Erfolge. So waren seine Instruktoren John Timanus und Pete Brock wichtige Faktoren in der späteren Geschichte des Amerikanischen Rennsports. Pete Brock war als Ingenieur mit der Entwicklung des überaus erfolgreichen „Cobra Daytonas Coupe“ betraut, aber dazu kommen wir später.



1962



Der erste Schritt für den Einsatz der Cobras im Rennsport bestand darin, die Fahrzeuge bei der FIA für die GT Gruppe III homologieren zu lassen. Am 6. August 1962 war es soweit, die Shelby Cobra war in der Klasse > 2 Liter homologiert. Das einzige Hindernis das Carroll noch zu überwinden hatte, war es mehr als 100 Fahrzeuge in den nächsten 12 Monaten zu bauen, denn bis zu diesem Zeitpunkt waren erst acht Fahrzeuge hergestellt worden.

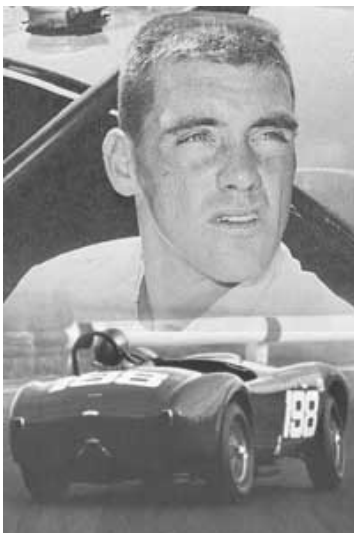
So geschah es, dass die zweite produzierte Cobra CSX2002 zur ersten Renn-Cobra umgebaut wurde. Diese 260er Cobra wurde erstmals am 13. Oktober 1962 auf dem Riverside Speedway vorgestellt. Nach einem mässigen Start konnte Bill Krause den Anschluss zu den führenden Corvettes halten und ab der 9. Runde richtig zuschlagen. Er übernahm die Führung und konnte nach einer Stunde Renndauer einen Vorsprung von 1½ Meilen vorweisen. Diesen Vorsprung konnte er leider nicht ins Ziel bringen, da das Shelby American Team durch einen Bruch der Hinterradnabe zum Aufgeben gezwungen wurde. Man musste aber kein Genie sein, um sofort zu verstehen, dass hier ein Fahrzeug mit gewaltigem Potential am Start war.



Dieser Ausfall steigerte die Entwicklungsbemühungen des kleinen Teams und so verbesserte Phil Remington, der technische Leiter von Shelby American, die Cobra stetig. Dies geschah unter anderem durch die Verwendung von Radnaben aus Schmiederohlingen von Halibrand.

Im Dezember dieses Jahres wurde die Cobra, gefahren von Bill Krause, bei den Speed Weeks in Nassau (Bahamas) eingesetzt. Zusätzlich waren bei diesem Rennen auch die ersten Privatfahrer John Everly und Augie Pabst für das Holman & Moody Team am Start. Trotz ihres hervorragenden Auftritts erreichte leider keine Cobra das Ziel.

1963



Im Januar des Jahres 1963 gelang es Carroll Shelby den jungen Fahrer Dave McDonalds und einen englischen Fahrer namens Ken Miles für sein Team zu verpflichten. Während des ersten Rennens in Riverside gelang es diesem Fahrerduo die Corvettes regelrecht vorzuführen. So kam es, dass der überragende Ken Miles in die Boxen fuhr, um ein Glas Wasser zu trinken. Dies verhalf ihm dazu, die Corvettes noch einmal überholen zu können! Er beendete dieses Rennen an zweiter Position hinter Dave McDonalds, der als erster Cobra Sieger in die Geschichte einging.

Im Februar dieses Jahres starteten die Cobras zu ihrem ersten internationalen Rennen in Daytona. Das Rennen wurde, wie üblich in diese Zeit, von den Ferrari GTO gewonnen. Doch die Cobras zeigten auch hier einen guten Auftritt. Nach diesem Rennen entschied Chevrolet sich offiziell aus dem Rennsport zurückzuziehen. Somit war einer der schärfste Konkurrenten auf dem amerikanischen Kontinent aus dem Renngeschehen ausgeschieden. Nun galt es aber bereits den grössten internationalen Konkurrenten Ferrari zu schlagen !

Auch beim nächsten FIA-Rennen, welches im März auf der Rennstrecke von Sebring in Florida ausgetragen wurde, überquerten die vier Cobras nach den Ferraris die Ziellinie. Zu erwähnen galt, dass die Fahrzeuge von Dan Gurney und Phil Hill, der die schnellste GT-Rennrunde hinlegte, bereits mit der neuen Zahnstangenlenkung ausgerüstet waren.

Wie sich beim ersten Renneinsatz in Le Mans (beste Platzierung auf dem 7.Rang) herausstellte, besaßen die Cobras auf dieser Strecke doch einige schwerwiegende aerodynamische Nachteile. Aus diesem Grund startete Pete Brock die Entwicklung einer geschlossenen Cobra. Hauptziel dieser Arbeit, die im September 1963 begann und bis ins neue Jahr andauerte, war es, ein Fahrzeug zu bauen, das in Le Mans auf der Mulsanne Geraden die 200mph erreichen konnte. Denn nur so bestand die Chance, in Le Mans einen Sieg zu erringen. Als Grundlage diente das Chassis einer Cobra, das mit einer neuen Coupe-Karosserie bestückt wurde.

Durch den Sieg bei den 500km von Bridgehampton im September 1963, ging Dan Gurney in die Geschichte ein, als erster amerikanischer Fahrer auf einem amerikanischen Fahrzeug ein FIA-Rennen gewonnen zu haben.

Nach dem ersten kompletten Jahr in der nationalen und der internationalen Rennszene, konnte das Shelby American Team noch keinen internationalen Sieg vorweisen. Doch auf den Amerikanischen Rennstrecken gewannen sie neben der SCCA (A-Produktion) Meisterschaft auch die USRRC (United States Road Racing Championship). Somit war die „Heimat“ fest in der Hand der Schlangen !

1964

Im Februar des Jahres 1964, wurde der erste 289 FIA Roadster und das erste Cobra Coupe fertig gestellt. Diese beiden Fahrzeuge wurden noch im selben Monat beim Daytona Continental Race eingesetzt. Der von Bob Johnson und Dan Gurney gefahrene Roadster, beendet das Rennen auf dem vierten Platz. Trotz der schnellsten Rennrunde erreicht das Coupe das Ziel nicht. Das Team wurde nach einem Differenzialdefekt und einem anschließenden Feuer bei den hektischen Reparaturversuchen gezwungen das Rennen aufzugeben. Doch künftig sollte das Coupe nach dem Ort seines ersten Renneinsatzes „Daytona Cobra Coupe“ genannt werden.



Trotz der Erfolge stand die Entwicklung bei Shelby nicht still. Im März des Jahres wurde in Sebring eine Cobra (CSX2166) von Ken Miles eingesetzt, die sich von den anderen Cobras wesentlich unterscheidet - sie war mit einem 427cid Motor ausgerüstet!

Doch selbst der beste Werksfahrer, war der Leistung dieses Motors nicht gewachsen. So brachte es Ken Miles fertig, während dem Training das Fahrzeug gegen den einzigen Baum neben der Rennstrecke zu

fahren! Dieses Missgeschick brachte die Änderung seines Spitznamen von „Teddy Teebag“ zu „Teddy Treebagger“, mit sich! Nachdem er während der Nacht das Fahrzeug selbst



wieder repariert hatte, gewann er am folgenden Tag das Rennen. Dies war das erste Mal, dass eine Cobra vor einem Ferrari GTO die „Checkered Flag“ sah!

Nach diesem Erfolg, stand für Carroll fest, dass diesem Motor die Zukunft in seinen Fahrzeugen gehören würde und so traf er sich mit den Hurlock-Brüdern von AC-Cars und dem Ford-Design-Ingenieur Klaus Arning, um eine Big-Block-Cobra zu entwickeln.

Nach dem grossen Sieg in Sebring, übernahm das Shelby American Team die Führung der FIA GT-III Meisterschaft vor Ferrari. Um diese Position zu verteidigen, entschied sich das Team, auch die Rennen in Europa in Angriff zu nehmen und diese zu gewinnen!

So nutzten sie die Möglichkeit, die zwei Monate vor dem Rennen in Le Mans gesperrte „Sarthe“ Rennstrecke für Tests zu nutzen. Während dieser Zeit waren verschiedene Cobras und der neue Ford GT40 auf der Strecke anzutreffen.

Das nächste Rennen das anstand, war die Targa Florio auf Sizilien. Dieses vom Automobilclub Palermo organisierte „Überlandrennen“ war nicht das beste Terrain für die an Rennstrecken gewöhnten Cobra's. So war es auch nicht verwunderlich, dass sie von den Ferraris geschlagen wurden. Doch die grosse Überraschung dieses Rennen war der unerwartete Sieg des neuen Porsche 904.

Doch bereits im Juni stand der prestigeträchtigste und wichtigste Rennanlass des ganzen Jahres an - das 24 Stunden Rennen von Le Mans. Bei diesem Anlass konnte das Shelby American Team seine wahren Qualitäten unter Beweis stellen. Es gewann die GT-Klasse und belegte den vierten Platz im Gesamtklassement.



Das Team sammelte bei den folgenden Rennen weiterhin fleissig Punkte. So punkten Sie in Europa bei dem „Freiburger Bergrennen“ im Schwarzwald, bei der „Tourist Trophy“ in Goodwood, England und bei der „Sierre-Montana-Grand-Prix Delaware Louisiana Montagne“ in den Schweizer Alpen.

Doch auch die Entwicklung in der Heimat stand nicht still. So wurden im September in Silverstone die ersten Tests mit der neuen 427cid Cobra gefahren. Die Arbeiten an diesem Prototyp wurden im Oktober erfolgreich beendet.

Als sich das Jahr 1964 dem Ende zuneigte, konnte das Shelby American Team mit Erfolg die Verteidigung des SCCA-A-Produktion National Meisterschafts-Titel vermelden.

Doch weit wichtiger war die Nachricht, dass Enzo Ferrari und seine Werksfahrzeuge nicht an der GT-III Meisterschaft des Jahres 1965 teilnehmen wollten. Die offizielle Begründung war, dass seine LM 250 - Ferraris nicht zugelassen wurden. Doch hinter vorgehaltener Hand war zu vernehmen, dass sie kein Fahrzeuge hatten, die den Cobra's Paroli bieten konnten !

1965

Das Jahr 1965 begann mit einem Paukenschlag. Auf dem Riverside Raceway wird die neue 427er Cobra vorgestellt und Shelby America übernimmt die Produktion des GT40 von Ford.



Auch die Rennsaison begann im Februar mit Erfolgen. So siegten Jo Schlessler und Hal Keck mit ihrem Cobra Daytona Coupe in der GT Klasse beim Rennen in Daytona.

Im März gewannen Jo Schlessler und Bob Bondurant das Gesamtklassement beim 12 Stunden Rennen von Sebring.

Das Cobra Team flog nach Europa, um dort seine Erfolge fortzusetzen. Nach dem das Ferrari Team von der Bildfläche verschwunden war, dominiert Shelby-American vollends. In Monza belegten Bob Bondurant und Allan Grant den ersten Platz.

Doch aus der Heimat kamen schlechte Nachrichten. Die FIA lehnte die Homologierung der 427 Cobra ab, da keine 100 Autos fertig gestellt wurden. So entstand aus der Not heraus die erste 427er Strassen-Cobra.

Trotz der Probleme mit der Homologierung der 427er ging die Rennsaison weiter. Sir John Whitmore erreicht mit einem Daytona Coupe den ersten Platz beim Rennen im englischen Oulton Park.

Auch in Spa Belgien wird ein Erfolg verzeichnet. Dort gelingt es Bob Bondurant sein Coupe als Zweiter über die Ziellinie zu fahren.

Wie im letzten Jahr, stand der Monat Juni ganz im Zeichen des 24 Stunden Rennens von Le Mans. Die Entwicklungen am GT40 hatten beim Shelby Team, ein konkurrenzfähiges Stadium erreicht und so war klar, dass diese Fahrzeuge zum Einsatz kommen sollten. Am Start waren zwei GT40 MkII (427cui), vier GT40 MkI (289cui) und fünf Daytona Cobra Coupes gemeldet. Von diesen elf Fahrzeugen überquerte aber nur ein Daytona Coupe die Ziellinie.



Trotz der Niederlage in Le Mans, ging die Rennsaison weiter. Bereits am 4. Juli 1965 stand das nächste Rennen, die 12 Stunden von Reims in Frankreich an. Shelby America erreicht den 5. und 9. Platz. Diese Platzierungen reichten dem Team zum Gewinn des „FIA World Champions“ Titel in der Klasse der GT Fahrzeuge.

1965 FIA World Manufacturers Champion



Nach dem Gewinn des Titels war die Saison noch nicht zu Ende. So folgte im Juli das „Coppa di Enna“ Rennen auf Sizilien, in welchem die Daytona Cobra Coupes zum letzten Mal rennmässig eingesetzt wurden.

Beim Saisonabschluss in Bridgehampton belegen die Cobras den fünften und sechsten Platz. Noch ahnte niemand, dass dies der letzte offizielle Renneinsatz einer Cobra sein sollte.

Da die 427 Cobras nicht von der FIA homologiert wurden, entschied sich Carroll Shelby diese Fahrzeuge künftig in den SAAC-A Rennen einzusetzen. So wurden im August die ersten 15 Renncobras an Privatfahrer ausgeliefert.

Die Situation ändert sich massgeblich im Dezember 1965. Durch die Neugründung der Gruppe IV erlaubte die FIA eine Homologierung bereits ab 50 produzierten Fahrzeugen. Mit dieser Änderung war es nun möglich, die 427er Cobra auch

offiziell einzusetzen. So geschah es, dass während der 1966er Rennsaison 427er Cobra's und GT 40 in derselben Gruppe um den Sieg kämpften. Doch dies geschah nicht mehr als Shelby Werksteam, da Carroll Shelby Henry Ford zusagte, künftig unter dem Banner der Firma Ford zu starten.

Mit diesem Entscheid ging die Ära der Shelby Cobra und des Daytona Cobra Coupes auf den internationalen Rennstrecken 1965 zu Ende.

Doch gleichzeitig war dies der Start für die überaus erfolgreiche und dominierende Zeit der Ford GT40.

