



Shelby Cobra 427

Chassis Number CSX 3258

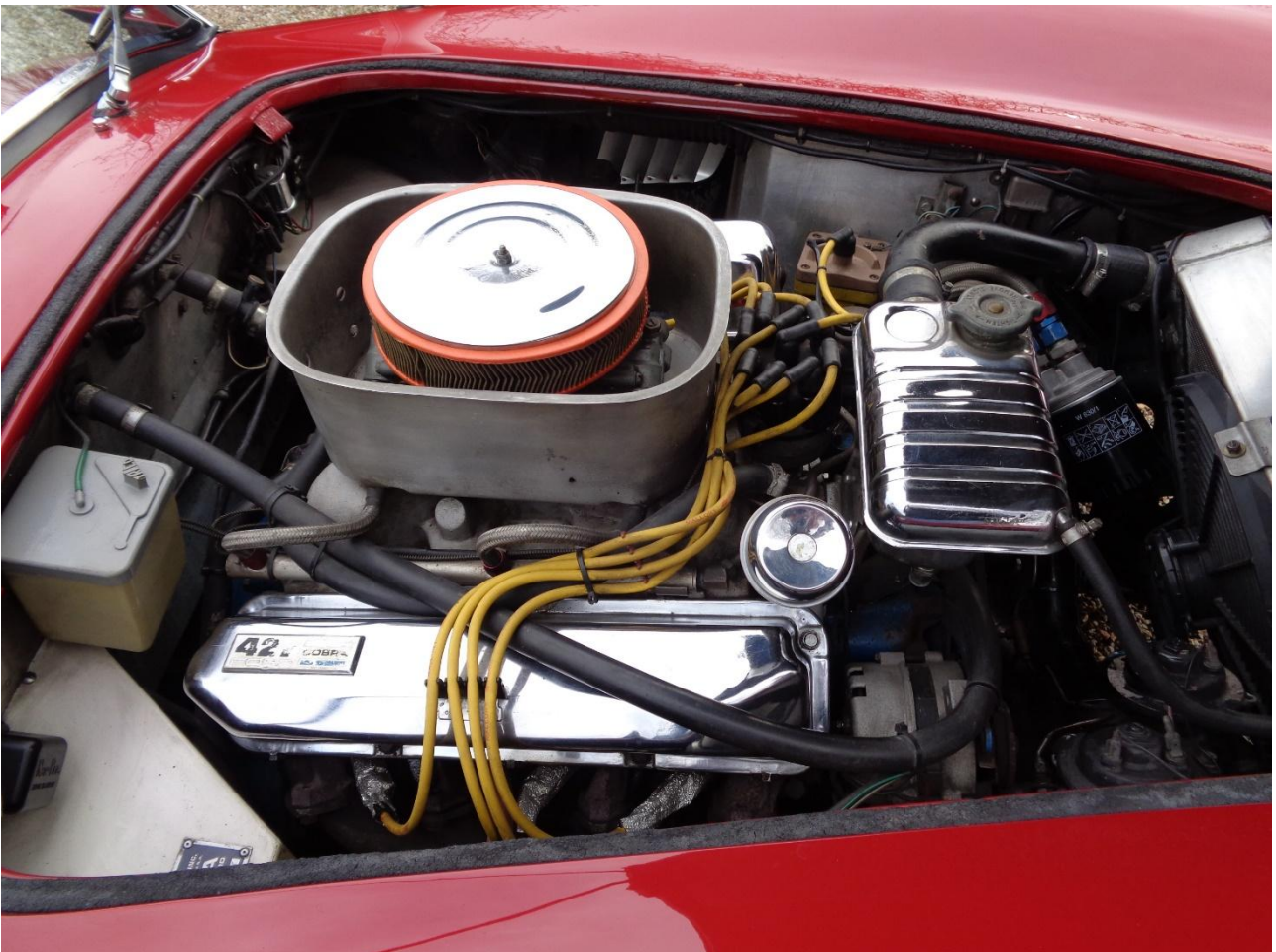


The thundering Shelby Cobra is unquestionably **one of the most important American performance icons of the 20th century**, rooted in the brilliant racing career and boundless grit of its creator Carroll Shelby.

Under Shelby's leadership, and with the help of a bigger than life team including Ken Miles, Phil Remington, Pete Brock, and many other US racing aces of the period, the Ford-powered, AC Ace-derived Cobra was very quick and American dream car.

The earlier 260/289 snakes would quickly win virtually anywhere and everywhere they appeared, both in the US and also in Europe. The Cobra won the US Manufacturer's Championship three years running, in 1963, 1964, and 1965, and with sleek Pete Brock-designed Daytona Coupe bodywork, Shelby American won also the 1965 FIA World Manufacturer's Championship.

Uncompromising and fiercely aggressive on the racetrack, Shelby's 289 Cobra was an instant icon, yet Shelby knew that to stay competitive, it was essential to continually increase power: **Ford's mighty 427 engine: a big-block monster of almost otherworldly horsepower that changed the power wars forever and with an output never thought possible.**



Shelby was initially promised a new aluminum-block version of Ford's 390 FE engine, but Dearborn finally assigned the heavier cast-iron block 427. Shelby's team then set about creating a chassis capable of containing the 427-cubic-inch behemoth.

The new design sported a four-inch tube frame and seven-inch wider body with larger fender flares—necessitated by the increased power and weight of the engine. A highly sophisticated coil-over suspension was crafted by Ford engineers (using the same computer as on the GT40), all of which still sitting on the same 90-inch wheelbase of the MKIIs.

The new creation debuted at Sebring in 1964, driven by Ken Miles. While at first handling challenges needed addressing, the tremendous performance potential of the newest snake in the pit was unmistakable.

Named the "427 Cobra" or MKIII in 1965, Shelby's big-block cars were never mass-produced, with just over 300 built.

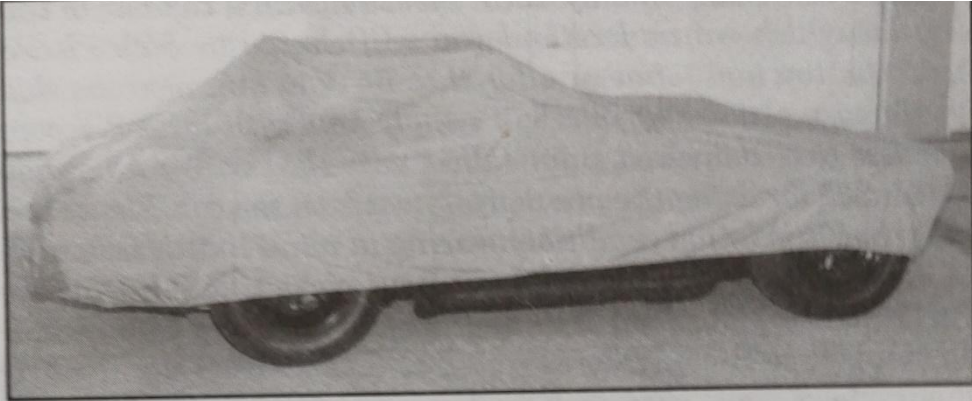
The cars were brutally fast, and driving one continues to be a mind-bending experience.

Only few cars gain instant international icon status: the 427 Cobra surely did and still does. Endless stories of its acceleration capabilities like the "Fetch the hundred Dollar bill attached to the windscreen before we go to 100miles and back to Zero" are passed now into the fourth generation of enthusiasts.

This will likely never change, as they say: **Icons never die.**



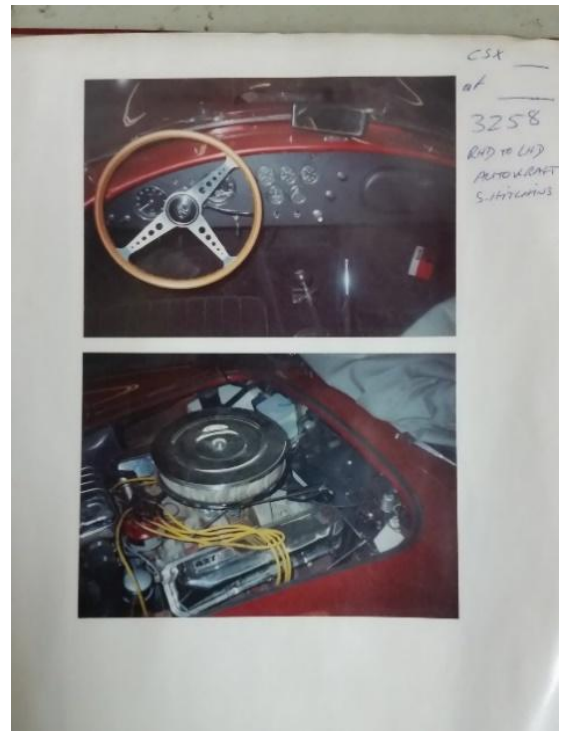




CSX3258. Red/black interior. Billed to Shelby American, with acrylic paint, on 4/12/66. Shelby invoice #000844, dated 6/30/66, billed Gilboy Ford-Mercury (Allentown, PA) for the car: "1966 Cobra Street, Veh. #CSX3258, Red/ Black, \$6,145.00 plus freight, \$310, total: \$6,455.00." It was trucked to PA. A note on the car's original order form requested that it be equipped with the "special 428 engine" and that it be delivered through W. Jacoby to C. D. Beidler, the area Shelby American field representative. In 1/73, 3258 was purchased by Larry Megibow of (Butler, NJ) [see 2286] who later opened a Corvette Specialty Shop called the Glass Car Company (Wayne, NJ). Megibow sold the Cobra to Herb Wetanson (New York, NY) in '74. Roughly a year later it was exported to England. There it was converted to right-hand drive and registered with the tag "VLF323M." It was also given a medium-rise 427 side-oiler, a reverse hood scoop with an opening at the rear edge of the hood, and a repaint in metallic red. 3258 was for sale in England in late '77 with 19,000 miles on its odometer and a fresh registration of "LWX 1." Following a brief period of ownership in Iran, the Cobra was sold to Mr. Saffina (FRA) circa '78. Advertised for sale in '85, the Cobra was bought by Steven Hitchins (ENG). It was soon reconverted to left-hand drive. By the late '80s, 3258 remained red/black, and featured Sunburst wheels, a roll bar, side pipes and an odometer reading in the 20k range.

After the last registry mentioning above, CSX3258 went to Mr. Roger Jean Guy in 1996 and subsequently to Joel Postel in France, repainted blue (see the last FIA papers) in S/C configuration. Finally, back to delivery correct red / black configuration in the 2010s as of today it found a new home in an high profile Austria collection in 2016.

Additional register photos from the Seidl European Cobra Archive show a straight forward history without twists and turns as with so many Cobras. Most importantly no signs of major accidents, let alone chassis bends.







CSX 3258 has a complete folder that accompanies the car.

Original books which is exceptional since only a few came with any.
Only tools would be a jack and a Thor hammer.
Sunburst wheels as spares.

The last restoration that was done was when it was converted back to LHD. The paint was done in the 2010 years, see photos from the Seidl register attached in this report.

Body and paint: Overall paint is in very good condition and well maintained. Has been well cared for since. No cracking. All body panels fit correctly with proper seems and alignments for hood, door, track lid.

There is some deterioration of the weather stripping that will need replacement around the doors, hood and trunk. Windshield weather stripping is in good condition and can be retained.

Car sits as it should on all 4 corners. See pictures from previous restoration, that show no major damage on body panels, only minor repairs to fenders flairs, which is kind of normal for a use time of 60+ years.

Interior: Interior being all original has the normal patina for its age and shows well in that respect. Refer to pictures of the seats, all original carpet throughout showing normal wear. Original steering wheel in good conditioned and retains original horn button. Dash was recovered original and is in excellent condition.



All gauges and switches function properly. All are original Smiths with the exception on the amp meter which is a replacement by Lucas. All knobs are correct. With added switching underneath the dash for fuel pump and other controls.

Trunk: All riveting is proper and seams are all good. The paint on the surface shows signs of wear. Trunk is in good condition. Convertible Top and all bows/sidescreens are with the car and are in good condition, no need to replace.

Undercarriage: shows normal wear for a car that has been driven. Chassis rails show no sign of replacement or sleeving. Suspension is correct as are brakes. While all the suspension parts are correct the car has benefitted from the addition of the Koni adjustable shocks.

Engine: Period correct 427 starts and runs well. The block, intake and heads are correct for a 1966-1967 factory 427. There is no ribbing on the block that would indicate that it is a warranty replacement unit.

No smoke on start or after car warms up. Runs well through the gears but does tend to spit between shifts. I suspect that can be taken care of through a service, including the carburettor, spark plugs, air filter, etc. Normal time sponsored oil leaks from valve cover gaskets. Coil and wire are replacement and are normal upgrades but are not original. Also coolant tank is chrome, originally black.

Conversion back to left hand drive was done well during restoration and gives the car back its original specification. As a whole the engine compartment is intact as should be, again showing the quality of a driver example, not a trailer queen. Verified chassis number on frame rail. Side pipes show normal wear.

Overall conclusion: CSX3258 is a very good solid car, retaining most of its originality throughout. Little effort could be taken to return to its original factory production configuration: deleting the hood scoop, roll bar, side pipes and installing the original wheels that are included. No big deal.



CAR and DRIVER magazine November 1965 performance figures are still breathtaking today:

485bhp/6500

Zero to mph

30 - 3.2s

40 - 3.6s

50 - 3.9s

60 - 4.3s

70 - 5.5s

80 - 6.2s

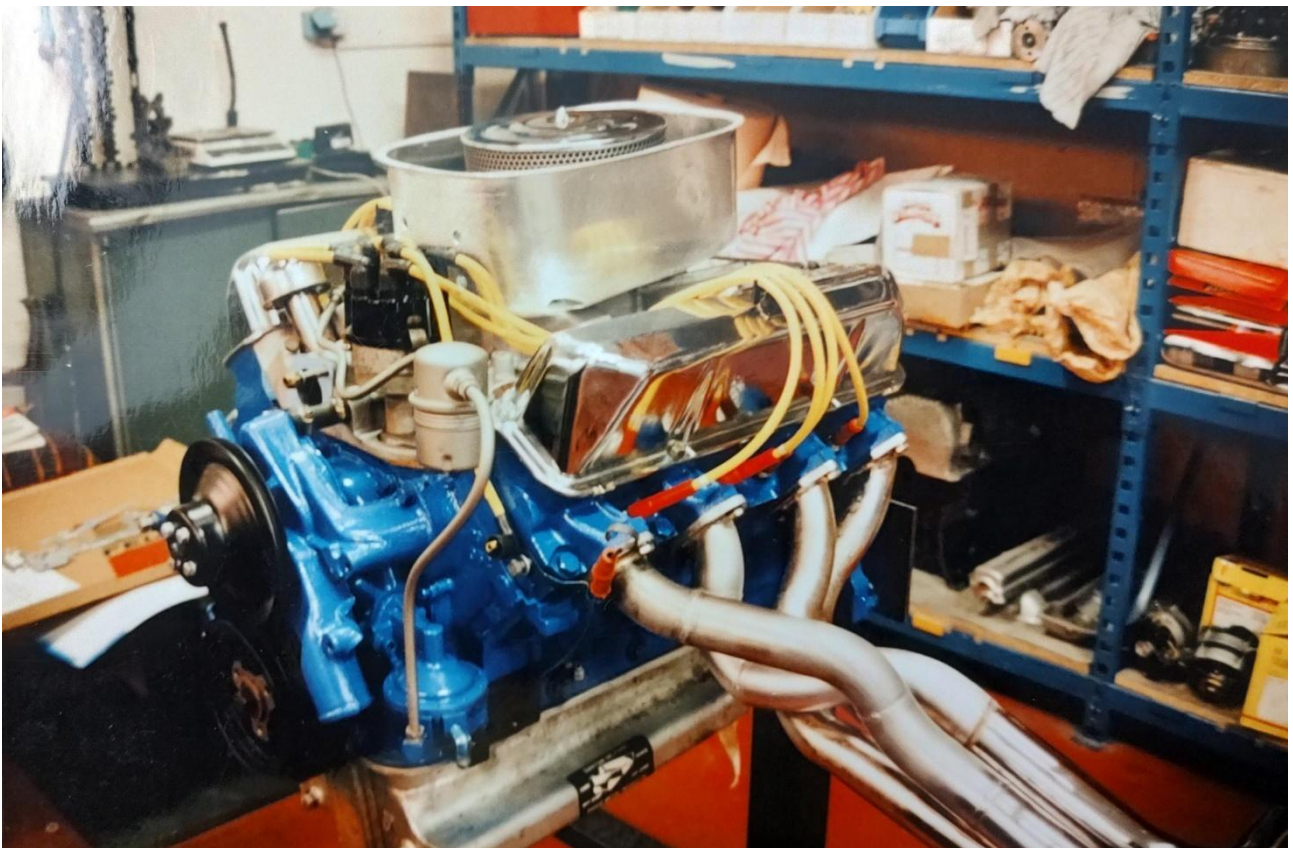
90 - 7.3s

100 - 8.8s

1/4 - 12.2@118mph

Top speed - 165mph

0-100-0mph - 14.5s





Tornade MECANIQUE

Elle naquit pour courir. Pour bouffer de la Ferrari. Vorace, la Cobra bodybuidée dut pourtant se contenter d'avaler une... couleuvre, car Shelby ne réussit pas à la faire homologuer en GT. Adieu gloire sportive. A jamais insatisfait, le féroce appétit de la "427" sème depuis lors la terreur sur les routes.

Par José ROSINSKI, photos Emmanuel ZURM

COBRA 427

auto moto 201 33

32 - auto moto 201



On a beau être habitude à se mettre aux commandes de voitures puissantes, avec la Cobra "427", difficile de ne pas se sentir un peu intimidé...

Lorsqu'il décida de monter un V8 américain musclé dans un frêle roadster britannique et créa l'AC Cobra, Carroll Shelby s'embarqua dans une escalade qui finit par accoucher d'un incroyable engin, à la limite de la provocation. Comme issue de l'imagination délirante d'un auteur de bande dessinée, la "427" a l'air d'une caricature mafieuse et féroce de la "289". On dirait une star silencieuse du X à côté d'un top model anorexique. Et pourtant, un roadster 4.7 l, c'est déjà une belle plante, avec des rondeurs

partout où il faut, qui fait plutôt penser à Pamela Anderson qu'à Kate Winslet (rien à voir avec Stirling, bien sûr...).

Toujours plus !

Shelby était un adepte de l'adage selon lequel rien ne remplace la cylindrée. La première Cobra à moteur 4.7 l lui avait donné raison en gagnant le championnat du monde GT 1964 devant les fameuses Ferrari GTO 3 l au moteur V12 pourtant beaucoup plus noble. Aussi, lorsqu'il apprit que Ferrari se préparait à construire une série de cent berlinettes 250 LM à moteur central-arrière pour les faire homologuer en GT et précéder sa rentrée la saison suivante, il rêvait de fabriquer un monumental V8 Ford 7 l ("427"). Ainsi, la puissance allait grimper des environs de 300 à 427 ou 485 ch SAE, selon que le "big block" était ou non préparé pour la course. Et roule ma poule, le tour était joué !

C'était vite dit. En fait, le comportement de cet engin victime d'une overdose de vitamines s'avéra désastreux lors de sa première sortie aux 12 Heures de Sebring 1964. Son châssis était tout simplement débordé par la puissance et par le couple monstrueux (plus de 700 kg de poids) de la mécanique. Mais Shelby appela à la rescousse ses deux complices habituels, l'ingénieur-pilote anglo-américain Ken Miles et le technicien-bricoleur de génie Phil Remington. A l'aide des ordinateurs de Ford, ils élaborèrent aussitôt un traitement de choc : augmentation de 30 % du diamètre des longerons et renforts divers, élargissement de 12,7 cm des voies et remaniement en profondeur des suspensions dont les ressorts à lames transversaux virent

reins furent remplacés par des triangles et des ressorts hélicoïdaux au profit du guidage et des possibilités de réglage des trains roulants. Cependant, à Maranello comme à Los Angeles, les deux rivaux bluffaient, et ils perdirent l'un et l'autre leur course à l'homologation en GT. Chez Cobra, l'envoyé du pouvoir sportif ne réussit que la moitié des cent exemplaires requis par le règlement et, malgré son légendaire charisme, Shelby ne réussit pas à le convaincre de voir double, tandis que de son côté, l'impérieux Enzo Ferrari se fâcha tout rouge (évidemment) contre sa Fédération pour le même motif. Cet échec mit un terme aux espoirs de Shelby de voir la "427" prendre le relais de la "289" et poursuivre avec le même succès la carrière sportive internationale de la Cobra : d'autant plus qu'en Prototypes, elle sera aussitôt barrée par le programme Ford GT40 qui venait de débiter... et sera d'ailleurs bientôt confiée à Shelby lui-même.

Cette malheureuse affaire n'empêchera cependant pas le Texas de remplacer la "289" par la "427" sur son catalogue. Il en construisit finalement un peu plus de 300 exemplaires, dont 260 "street version" et une cinquantaine de modèles de compétition qui écumèrent les circuits américains où elles n'avaient pas besoin de l'homologation internationale pour se produire. Cependant, c'est bien naturel, bon nombre de propriétaires de versions routières ne purent résister à la tentation de courtiser leur voiture, au moins en apparence. Ainsi fleurirent arceaux chromés et échappements latéraux, voire crochets pour crics "fève vite" façon course d'endurance ! Normal : choisir de rouler en Cobra "427", c'est proclamer qu'on ne déteste pas se faire remarquer...

Bodybuilding

Avec sa gueule béante dépourvue de toute ornementation et ses ailes boursouflées, solidement plantées sur ses roues massives, la Cobra "427" fait grosse — c'est le cas de le dire — impression ! Elle incarne avec plus d'agressivité que toute autre l'archétype de la voiture de sport pure et dure à l'état brut, telle qu'on la concevait jusque dans les années 50. La grâce des lignes du roadster AC original, virilisée dans la version

"289", est ici transformée en un concert de bestialité. Élargie d'une vingtaine de centimètres, et malgré ses formes d'ombrelles rebondies, la "427" demeure pourtant une voiture de dimensions très compactes, comparée à une "super car" d'aujourd'hui. Son empatement est en effet fixé à 2,39 m d'origine seulement : voilà qui promet aussi des sensations fortes au volant, complément d'un rapport poids/puissance tournant autour de 3 kg/ch à peine !

Étriqué et spartiate, mais tout de cuir tendu, le cockpit conserve par sa part la sobre élégance au charme suranné et typiquement britannique de l'AC. Toutefois, l'instant d'attendrissement passé, un conducteur d'une taille un peu supérieure à la moyenne aura du mal à y trouver ses aises. Shelby et son copain Gurney étaient



La planche de bord demeure sans doute le seul élément fidèle à la tradition britannique. Pour le reste, tout est affaire de superlatifs "made in USA". La direction recouvre de gros blocs, la pédale d'embrayage un gros molet et le levier de vitesses offre une course inhabituellement longue. Mais ne désespère pas qui veut un Cobra, d'autant que le fort grondement du moteur à largement de quoi réconforter.

pourtant de beaux boys qui mesurent non loin de 1,90 m... Quoi qu'il en soit, la pratique du talon-pointe n'est pas évidente, et vu la longueur de la course du levier de vitesses, il faut se contorsionner en passant la seconde ou la quatrième pour faire passer le coude entre les dossiers des sièges.

Le grand diamètre du volant ne contribue évidemment pas à améliorer la situation, et au premier abord, en statique, on se dit : « Ah, si c'était d'abord à moi, j'en meurs pas plus, mais dès que l'on entreprend de tourner, on change aussitôt d'avis ! ». La direction de la Cobra "427" n'est pas assésée, alors que son gros V8 pèse sur son train avant et que la largeur de ses pneus n'a guère à envier à celle des "super cars" modernes... Bref, les manœuvres à l'arrêt constituent un exercice sacrément viril, croyez-moi. Petites nuances s'abstenir...

Pour nous, les hommes !

Mettre le big block en route revient à mettre un marteau-pilon en action. Au ralenti, les puissantes explosions opalescentes une à une par les énormes pots d'échappement latéraux (non protégés : attention en sortant, c'est brûlant !) vous secouent les tripes au point qu'il vous semble sentir le sol et les parois du garage trembler. Pensez donc : chacun de ces pistons comprime à un taux de 11,5 l/pés d'un litre de mélange... On a beau être habitué à se mettre au commandes de voitures puissantes, difficile de ne pas se sentir un peu intimidé. Paradoxalement, cette impression s'estompe dès que le monstre s'ébranle, car il consent sans rechigner à le faire en douceur. En effet, un filat de qui suffit à le faire avancer, et la première de la boîte

QUELQUES DATES...

- 1962 : lancement de la production de l'AC Cobra 4.2 (pés 4.7 l).
- 1964 : engagement aux 12 Heures de Sebring du prototype Cobra à moteur V8 7 litres (provenant de Ford Galaxie).
- 1965 : lancement de la production de la "427" (7 litres de 425 ch (selon version) ou 485 ch (racing) remplaçant la "289").
- 1968 : fin de production des Cobra.



La roadster AC Cobra vue de haut à l'élaboration de la Cobra.



La Cobra apparaît dès 1962.



L'impressionnante Cobra "427" (ou, plus sérieusement, compétition) est une évolution de la "289".

auto moto 201 35



La Cobra "427" reste l'archétype de la voiture virile, aussi bien dans ses formes qu'en volant. Notice les échappements latéraux.

34 - auto moto 201

ZONE ROUGE



Renforcez et très large par rapport à la Cobra "289", la 427 devient une vraie caricature de roadster bodybuildé !
Créneau, quitter à la pleine puissance du V8 7 litres de 425 ch SAE résume en long apprentissage...



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V8 Ford Cobra en position centrale AV, 6 997 cm³ (107,7/66,2 mm), version route 425 ch SAE à 5 500 tr/min, 55,4 mps à 3 700 tr/min, version course 485 ch SAE à 6 500 tr/min, 70,5 mps à 3 700 tr/min (avec radiateur d'huile et carter sec). Adm. à carmes central et culbuteurs, rapport volumétrique 11,5:1, deux carburateurs Holley quadruple corps inversés. Transmission aux roues AV, boîte 6 vitesses synchro. Transmission finale 3,54:1 (version course 3,77:1). Direction à crémaillère. Suspension à 4 roues indep. et entièrement réglables par triangles supérieurs et ressorts hélicoïdaux, barre de torsion AV. Freins à disques non assistés. Structure/carrosserie châssis à charpente tubulaire acier et alu, longrines renforcées par rapport au modèle 289, carrosserie roadster 2 places alu. Dimensions long. 3,96 m, larg. 1,73 m (version course 1,79 m), haut. 1,24 m, réservoir 68 l (version course 160 l). Poids entre 970 et 1 100 kg. Roues alliage 15 pouces, pneus 245/60-15. Performances 0 à 100 km/h 4,8 sec., 400 m DA 12,5 sec., km DA 22,5 sec.

par un frein moteur également incroyable. Il suffit de lever le pied et l'accélérateur pour sentir le poids du bastingage et les bretelles du harnais même en quatre.

À vitesse élevée, on se sent vite étourdi sous le flet conjugué des violentes remous d'air et des bruyantes pétares du big block, tour à tour calmes ou éclatantes, remous ou détonantes. Quel vacarme ! On éprouve vraiment l'impression de chevaucher une machine infernale. Mais passé le premier effet de surprise, on apprend bientôt à se servir de l'extraordinaire prognostic de la courbe de couple du "427" pour apaiser l'orage et prendre la mesure de la bête.

C'est du brutal !

Moins agile, certes, mais mieux et plus sûrement assise sur ses voies élargies et ses roues mieux guidées que la "289", elle ne s'avère finalement pas plus difficile à conduire, bien au contraire. Evidemment, dans le cadre d'une brève prise en mains sur route ouverte comme celle-ci, il ne peut être question de pousser un tel engin jusqu'à ses véritables limites, et à fortiori au-delà. L'expérience me permet pourtant de penser que le monstre doit accepter de se laisser apprivoiser, à condition toutefois de savoir rester humble, et de veiller à doser soigneusement la pesée de son pied droit sur l'accélérateur. Car comme aurait écrit Michel Audard paraphrasant son impénétrable dialogue des Tontons fuguant : la Cobra big block, c'est du brutal !

Non plus sinistre remuement à M. Roger, propriétaire de la rare et magnifique "427" aux couleurs du 1^{er} Earl Stirling Maxham, superbement restaurée dans les ateliers ATS de Mass.

ACHETER UNE COBRA "427"

Principal problème : en trouver une vraie ! En effet, elle fut et demeure pour l'heure la plus rare et la plus chère de toutes les voitures jamais construites. Ce phénomène est d'ailleurs dû au fait d'innombrables ateliers artisanaux à la production plus ou moins approximative, mais même du constructeur des châssis britanniques AC lui-même, sous le patronage de Cobra Mk IV. Shelby lui-même tenta il y a quelques années de reprendre la production, et fit assembler quelques voitures construites sur des châssis provenant d'un lot d'un ancien stock inutilisé à l'époque. Bref, il conviendrait de se montrer particulièrement vigilant non seulement sur l'état de la dorze, mais surtout sur son origine ! Le châssis et la mécanique sont robustes et sans histoire, et ne requièrent rien de plus que l'entretien classique et les précautions d'usage. Attention cependant au vieillissement des roues Halbrand en magnésium si l'exploitateur que vous avez déniché en est encore équipé. Prix actuels : entre 1,2 et 1,4 millions de Francs.

COBRA 427

CHASSIS INSTRUCTION BOOK

ZERO TO 100 TO ZERO - THE REAL STORY

The 0-to-100 MPH-to-0 test has come to be synonymous with the 427 Cobra. It has also become the yardstick by which super performance cars are measured. But it didn't begin with the Cobra. Back in the 1950s, Aston Martin caught the public's attention by boasting that their grand touring car could accelerate from a dead stop to 100 miles per hour and then back to a dead stop in less than 30 seconds. Back then, most cars had a difficult time reaching 100 miles per hour, period.

When the 427 Cobra hit the streets, Ken Miles recalled Aston Martin's claim and decided to put a 427 Cobra to the test. He is reported to have taken a street model - without any special preparation - and timed the car's acceleration and deceleration with only a stopwatch. Instead of using the speedometer, which wheelspin would have been rendered inaccurate, Miles merely calculated the speed based on RPM, rear end ratio and tire size. All he had to do was start the watch at the same time he launched the car, keep an eye on the tachometer until it reached a specific point (at which time he would be going exactly 100 miles per hour), and then stomp on the brakes. When the car came to a halt he stopped the watch. The result, according to *Sports Car Graphic* editor Jerry Titus, who was there, was an incredible 13.2 seconds. It should be noted that this was achieved on

concrete, with street tires - narrow and fairly hard Goodyear Blue Dots.

Today, more than one magazine has attempted to use this test to evaluate cars such as the Viper, Porsche 930 Turbo and Lamborghini. Even with today's Z-rated tires they have a hard time equalling Ken Miles' record in a street 427 Cobra.



An

Einzelgenehmigungsbescheid

1) Das Fahrzeug, Marke AC Cars, Type 427, Fahrzeugidentifizierungsnummer CSX3258 wird unter den, im Anschluss angeführten Auflagen, genehmigt.

II) Gemäß § 78 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes, BGBl.Nr. 51/1991, in der Fassung BGBl.Nr. 161/2013, in Verbindung mit § 1 sowie TP 300e der Anlage zur Bundesverwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983, in der Fassung BGBl.Nr. 5/2008, ist für die gemäß Spruchpunkt I erteilte Genehmigung eine Bundesverwaltungsabgabe in Höhe von € 130,00 zu erheben.

Die Genehmigung gilt nur, solange folgende Bedingungen eingehalten werden:

Auflagen

- Das Fahrzeug darf nur an 120 Tagen pro Jahr verwendet werden. Darüber sind vor Antritt der Fahrt fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

Behördliche Eintragungen:

Rechtsgrundlage:

§§ 28 und 34 Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967 in der geltenden Fassung

Ausnahmestatbestand:

Historisches Fahrzeug

Rechtsmittelbelehrung:

Wenn diesen Bescheid kann Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht Tirol erhoben werden. In der Beschwerde sind der angefochtene Bescheid und die Behörde, die ihn erlassen hat, zu bezeichnen. Sie hat ein Begehren zu enthalten und die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtmäßigkeit stützt, darzulegen. Die Beschwerde ist binnen vier Wochen ab Erlassung des Bescheides beim Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, schriftlich, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder auf andere technisch mögliche Weise einzubringen und hat Angaben zu enthalten, die eine Beurteilung ihrer Rechtmäßigkeit möglich machen. Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat aufhebende Wirkung. In der Beschwerde kann die Durchführung einer mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht beantragt werden. Hinweis: Gebührenertrag

Hinweis zur Gebührenpflicht:

Die Beschwerde ist mit € 30,- zu vergewähren. Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszweckes auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel bei der BAWAG P.S.K. IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW, zu entrichten. Der Zahlungsbeleg oder der Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung ist der Beschwerde als Nachweis für die Entrichtung der Gebühr anzuschließen.

Hinweis für Rechtsanwälte, Steuerberater und Wirtschaftsprüfer:

Rechtsanwälte, Steuerberater und Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungs-auftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungs-auftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Innsbruck, am 03.07.2017

Für den Landeshauptmann



Das Suchvergniindige

Ing. Gerhard Messner

A5	Genehmigungseigentliche Einmalige Zulassung an / in Ende Erstzulassung	Ausnahmen, §34 KFG 1967 01.01.1966 / - 07.07.2019
0.1	Fabrikmarke	AC Cars
0.2	Type / Variante / Version	427 / - / -
0.2.1	Handelsbezeichnung	Cobra
0.4	Fahrzeugart / Fahrzeugklasse / Ergänzung zur Fahrzeugklasse	Personenkraftwagen / M1 / historisch
0.5	Name des Herstellers	AC Cars Ltd., Surrey, GB
0.6	(Typen)Genehmigungsnummer / Datum(Typen)Genehmigung	(1927)/2017 / 03.07.2017
0.6	Anbringungsstelle der vorgeschriebenen Schilder	Motormechan rechts
0.6	Fahrzeug Identifizierungsnummer	CSX3258
0.6	Anbringungsstelle der Fahrzeug-Identifizierungsnummer an Fahrzeuggestelle	Rahmen vorne rechts bei Vorderachsauflageung (im Motorraum)
1	Anzahl der Achsen / Räder	2 / 4
2	Anzahl der Antriebsachsen	1
3	Radstand / Radstände [mm]	2260 / -
6.1 / 7.1 / 8	Länge / Breite / Höhe [mm]	4040 / 1850 / 1200
G	Eigengewicht [kg]	1100
12.1	Masse des fahrbereiten Fahrzeuges mit Aufbau (mindestens-Nächster) [kg]	1175 - 1175
14.1	Technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand [kg]	1400
F2	höchstes zulässiges Gesamtgewicht [kg]	1400
N1	Höchst zul. Achslast [kg]	680 / 780
14.3	Techn. zul. max. Achslasten [kg]	680 / 780
12	Bereifung und Räder	1. 235/60R15 91V / 2. 255/60R15 91V
20	Hersteller Antriebsmaschine	Ford
21	Baumusterbezeichnung des Herstellers gemäß Kennzeichnung am Motor	RLCS417
22/22.1	Arbeitsverfahren / Antriebsart / direkte Einspritzung	Fremdzündung / Viertakt / - / -
24	Hubraum [cm³]	6997
25	Kraftstoff, Code	Benzin
26	Nennleistung in [kW] / bei /min	312,00 / 5200
27	Kupplung (Typ)	mechanisch
28	Getriebe (Typ)	mechanisch
29	Weitere Übersetzungsverhältnisse	-
A13	Bereifung und Räder Zeile 1	1. 235/60R15 91V, 7.5Jx15
A13	Bereifung und Räder Zeile 2	2. 255/60R15 91V, 9.5Jx15
35	Bremsanlage (Kurzbeschreibung)	BBA: Hydraulische ZweikreisHBA: ein Kreis der Betriebsbremsen HBA: mechanisch auf eine Achse Kaskiro-Limousine, AE
A8	Art des Aufbaues, Österreichischer Nationaler Code	
37	Aufbaucode nach EU-Recht	AE
38	Farbe des Fahrzeuges	Rot
41	Anzahl und Anordnung der Türen	2 / 1 links / 1 rechts
42.1	Anzahl und Lage der Sitze	2 / -
S1	Sitzplätze gesamt	2
A9	Form der hinteren Kennzeichentafel	einzeilig
44	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230,00
T	Höchstgeschwindigkeit, Wert für Zulassungsbescheinigung [km/h]	230
45	Fahrerplatz / Stundenrhythmus (dB(A) / bei /1min)	84,0 / 98,0 / 3900
A16	Farbe der Begutachtungspunkte	grün
46.2	Einheit Kraftstoffverbrauch	l/100km

Anmerkungen:	
ww. 1.225/60R15 91V, 7,5Jx15 & 2.275/55R15 91V, 9,5Jx15	
ww. 1.245/60R15 91V, 7,5Jx15 & 2.275/60R15 91V, 9,5Jx15	
Ausnahmen:	
§12 KDV 1967 - Begrenzungsleuchten lichteten. Werte oder Sichtbarkeit	
§13 KDV 1967 - Schlussleuchten lichteten. Werte oder Sichtbarkeit	
§14 KDV 1967 - Bremsleuchten lichteten. Werte oder Sichtbarkeit	
§15 KDV 1967 - Fahrtrichtungsanzeiger lichteten. Werte oder Sichtbarkeit	
§16 KDV 1967 - Rückstrahler lichteten. Werte oder Sichtbarkeit	
§16 KDV 1967 - Rückstrahler lichteten. Werte oder Sichtbarkeit	
§17a KDV 1967 - Kennzeichnung der Beteiligteinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger	
§17b KDV 1967 - Elektromagnetische Verträglichkeit	
§18 KDV 1967 - Vorspringende Teile, Kanten und zusätzliche Vorrichtungen	
A4	Verwendungsbestimmung 1 aus Genehmigung. Code W18 keine Einschränkung
A4	Verwendungsbestimmung 2 aus Genehmigung. Code W18 keine Einschränkung
0.6	Metrische / angelsächsische Einheiten
0.6	Rechts- oder Linksverkehr
0.6	Rechtsverkehr
Letzte Zulassung am / in	
Letztes bsh. Genehmigen	

Die Genehmigung gilt nur, solange folgende Bedingungen eingehalten werden:

Auflagen:

- Das Fahrzeug darf nur an 120 Tagen pro Jahr verwendet werden. Darüber sind vor Antritt der Fahrt fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

Behördliche Eintragungen:



There are few cars in the world like the Shelby Cobra. It's a car that defined an era of performance and continues to be just as loved today, if not even more than it was in its youth. It has great performance, even decades later by today's standards, stunningly beautiful classic looks, and most importantly, the Shelby Cobra appeals to a pure, visceral sense of driving pleasure that will always be timeless. The essence of performance, elegance, driving joy, and icon status. Icons like this don't come often.

For a car that so perfectly embodies the definition of a driver's car, it's almost a shame that the Shelby Cobra car is as rare as it is. However, its rarity makes it a beautiful and exclusive piece that is all the more collectible and desirable. With a 0-60 time around 4 seconds, and a top speed of 160 mph that would be able to keep up with many modern performance cars, rarity and collectability are far from the only reason people love the Shelby Cobra.

It's one of the greatest performance cars of its day, and the innovations and dedication that went behind making that car as dynamic and powerful as it is are ones that helped the entire industry and world of cars, and especially performance cars go to new heights and dive head first into the future.

The Shelby Cobra 427 has a look that is recognizable just about anywhere with its classic sports car roadster appeal with timeless proportions that are hard not to love. Even people who have never heard of the Cobra Shelby would recognize and appreciate it as a beautiful classic sports car. If you're looking for an iconic, classic, and legendary car that's a great investment, a thrill to drive, and has the potential to be the star of a car collection, the Shelby Cobra is hard to beat.

Please keep the information strictly confidential.

