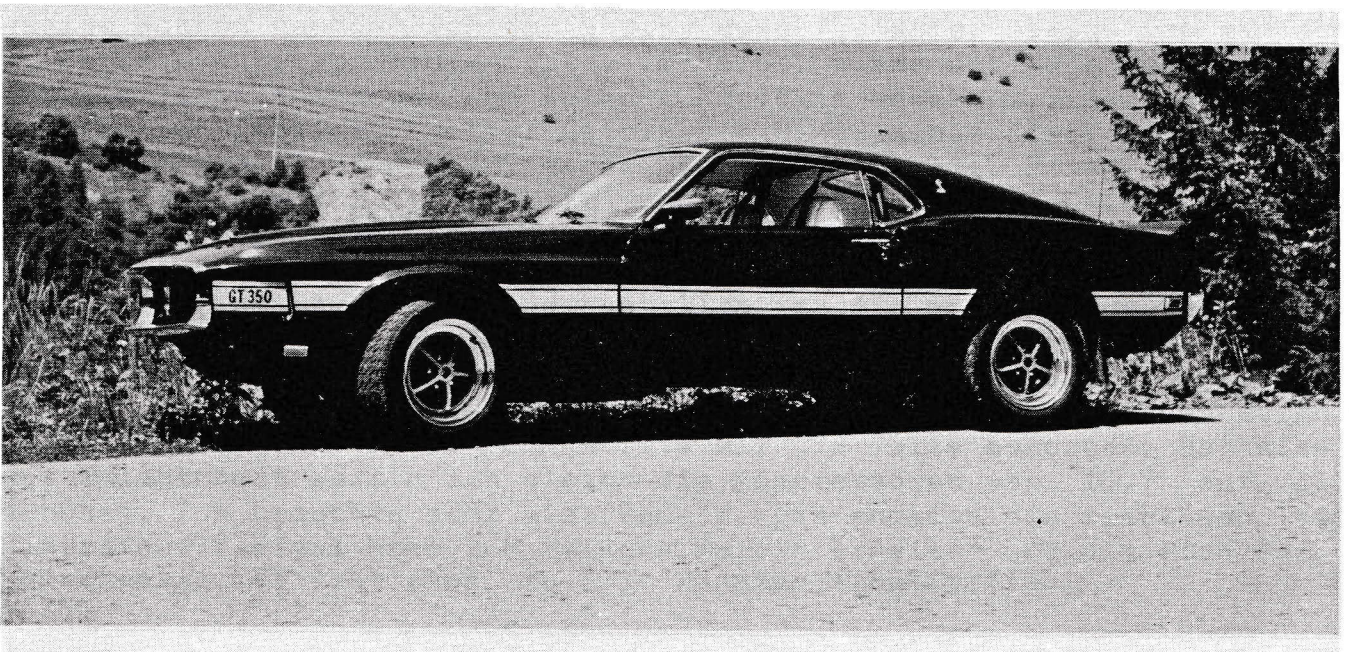


M. A. C. CAR IDENTIFICATION

Besitzer	:	Reto	W i g g e r
Typ	:	Shelby	GT 350 Fastback 1970
Motor	:	351-4V	Windsor 290 bhp
Getriebe	:	Ford	4-Speed Manual
Chassis Nr.	:	OF 02M	481.283
Kilometerstand	:	50'000	ORIGINAL
Im Besitz seit	:	4.4.78	Km 46'500

Meinen Shelby habe ich das erste mal im Herbst 72 gehört und gesehen. Von da an musste ich jedoch noch ganze SECHS Jahre warten (und alle Jahre zweimal fragen!), bis mir der Kollege den Wagen verkaufte. Das war im März 1978. Der Wagen befand sich in einem guten Zustand, lediglich der Fahrersitz hatte auf der Rückseite einen kleinen Schnitt und der original Schalthebenknopf fehlte. Den konnte ich bis heute nicht besorgen, so habe ich einen Kolben passend angefertigt (Habt Ihr American-Graffiti auch gesehen?). Beim Entfernen der rechten Türabdeckung fand ich sogar noch das Produktionsblatt, auf dem sämtliche Angaben über den Shelby zu finden sind! Die Shelby-Mustangs wurden ja alle von Ford vormontiert, fahrfertig an Carroll Shelby geliefert und von ihm in die entsprechende Ausführung umgebaut. Erwähnenswertes aus dem Blatt: Der Vermerk "Shelby Produktion" ist nicht nur an den zwei Zahlen 48 (s.Chassis Nr. oben) aus dem 308-stelligen Code, sondern auch im unteren Textteil notiert. Da steht ebenfalls, dass nur die billigsten Diagonalreifen montiert wurden. Aussergewöhnlich ist auch die Chassisnummer. Sie beginnt mit 9F und auch alle anderen Angaben (so auch Datumstempel an Sitzpolster, Kofferdeckel usw) bestätigen die Produktion im Spätsommer 69! Die Shelby-Hallen verliess der GT 350 jedoch im Frühling 1970, deshalb jetzt OF (der Rest bleibt sich gleich), in folgender Variante: Neu lancierter 351 Windsor, 470 cfm Vergaser, 'COBRA'Aluminiumsaugkollektor,Aluventil - deckel,4-Gang-Getriebe,Spezialauspuff mit folgendem Zubehör: Diff.-Sperr mit kurzer Uebersetzung, Klapp-sitz hinten,Power-Ventilation,AM-Radio

Mein Shelby kostete damals 4696 \$ oder 30'055.-- Fr. gemäss schweizer Preisliste. Die Farbe ist Burgundyred, das Interieur weiss.



Ausser den Polyesterteilen von Motorhaube, Kotflügel vorne, Front- und Heckabschluss, Kofferdeckel, Heckspoilerrechen und seitliche Lufteinlässe unterscheidet sich der GT 350 vom Mustang durch eine zusätzliche Querstrebe vorne, zwei Längslenker hinten, einstellbare Stossdämpfer v + h, Ueberrollbügel mit Hosenträger-Rollgurten, eine Mittelkonsole mit Öldruck- und Amperemeter, sowie den Shelbyfelgen. Das Felgenbett ist aus verschrotem Stahl, der Flansch jedoch ist eine Aluminiumlegierung.

Im Sommer 1978 fuhr ich zum ehemaligen AC-Cobra & Shelby Importeur nach Brüssel. Von ihm erhielt ich sogar noch einen Original Prospekt! Ich wollte jedes Detail meines Wagens kennen. Wie sich herausstellte wurde mein GT 350 offiziell nach Europa importiert, was auch die Dubois-Plakette im Motorraum beweist. Der erste Besitzer war 1970 ein Belgier. Am 1. Juni 71 kam das Auto in die Schweiz/Region Biel.



Schon im Oktober 71 wurde es in einen Unfall verwickelt, worauf mein Kollege den defekten Wagen kaufte und reparierte. Nach aufwendigen Nachforschungen konnte ich neun Jahre nach dem Ereignis von Verwandten des verstorbenen Zweitbesitzers sogar Unfallfotos auftreiben!

Wenige Wochen nachdem ich den Shelby gekauft hatte, begann ich mit dem Verchromen einiger Motorenteile. Im Herbst wurde der Wagen aufgebockt und sämtliche Antriebs- und Aufhängungsteile abgebaut, sandgestrahlt und einbrennlackiert; Motor, Getriebe + Hinterachse Blau, Aufhängung Gelb. Im Februar 79 war der Wagen wieder fahrbereit. Darauf hin fuhr ich einige Wochen mit 'Big Lift' und $8\frac{1}{2} \times 15$ Wolf-Race-Felgen umher. Als mir bewusst wurde, dass vom 70er GT 350 Fastback nur 220 Exemplare gebaut wurden, entschloss ich mich, den Wagen ab sofort nur noch 100%ig Original zu halten. So bestellte ich die schon lange fehlenden kleinen Cobra-Raddeckel. Im Herbst 79 trat unerwartet ein Motorschaden auf. Ein Ölpumpendefekt verursachte grossen Schaden. Sämtliche Lagerstellen der Kurbel- und Nockenwelle, zwei Pleuel und ein Kolben waren defekt! Ein Freund in den USA sollte mir die Teile besorgen. Bei dieser Gelegenheit wollte ich gleich die Kompressoren von 10,7 auf 11,5 erhöhen. Ich brauchte sehr viel Geduld, bis endlich die richtigen Teile eintrafen. Zweimal habe ich falsche Kolben erhalten und die richtige Nockenwelle ist erst nach 16 (!) Monaten eingetroffen.

1980 trat ich bei M A C bei dessen Gründung bei. Während dieser ganzen Saison stand mein Shelby mit zerlegtem Motor in der Garage. Im Winter 80 konnte mir ein anderer Kollege auf seinem Amtrip einen Satz Kolben und die Nockenwelle beschaffen. Diese Kolben hatten jedoch auch nur 9:1 Verdichtung. Ich wollte im 81 jedoch unbedingt wieder fahren und gab den Block daher in ein Zylinderschleifwerk. Dort stellte man zu meinem Schrecken noch eine krumme Pleuelwelle fest. Ausser Block und sechs Pleuel war der Pleueltrieb jetzt neu. Eine Hochleistungsölpumpe plus verstärkte Steuerkette wurde auch gleich eingebaut. Als der Motor nun zusammen war, trafen auch die letzten Teile ein!! 14 Tage vor dem 1. M A C - Geburtstag war das Auto wieder fertig. Ich konnte wieder aufatmen. Die Riesenfreude dauerte genau drei Wochen. An einem Sonntagmittag wurde ich von einem MAC-Mitglied abgeschossen. Die Carrosserieteile bestellte ich bei Maier-Racing. Wieder war eine Saison ohne Shelby. Für das Dragrace in Frankreich habe ich den defekten Wagen aufgeladen. Die Gelegenheit der 1/4-mile Prüfung wollte ich mit nicht entgehen lassen. Mit noch nicht einmal tausend Kilometer auf dem neuen Motor (!) fuhr ich 16.03. Ende Oktober 81 war das Auto dann wieder fahrbereit und die warmen Tage vorüber. Während der Wintermonate montierte ich einen zusätzlichen Elektrokühler, da die serienmässige Kühlung im Stadt- und sommerlichen Kolonnenverkehr nicht ausreichte. Die Stossdämpfer wurden hinten etwas härter eingestellt und ein Funkgerät fürs Friday-Night-Crusing installiert.

Bis jetzt kann ich mit der Saison 82 eigentlich zufrieden sein. Und wie sieht die Zukunft aus?

Falls ich noch einen Satz der weissen, reflektierenden Seitenstreifen erhalten sollte, wäre vielleicht mal eine Neumalerei nötig. An einigen Stellen im Polyester beginnt allmählich die Farbe zu springen. Ansonsten gilt es, den Shelby GT 350 in seinem jetzigen Zustand zu erhalten.

G E L E G E N H E I T

CRANE-Cam 288/300		
Drehmomentverstärkende Nockenwelle	(289,302 & 351W)	200.--
SHELBY-Windage-Tray		
Regelt Oelrücklauf in Wanne. Bringt 4-6 PS. Mit Montagmaterial (leichter Einbau)	(289,302 & Boss)	90.--
Diese beiden Positionen werden zusammen verkauft für		260.--
ORIGINAL FORD Frontspoiler		
wie Mustang Boss 1969/70	für alle Modelle dieser J.	250.--

Reto Wigger, 4572 Ammannsegg Tel. G 065 22 63 33 P 065 47 17 35