

# AUTOMIN<sup>®</sup>

## VOGUE

AGO/SET 1994 N. 41  
L. 10.000

AL VOLANTE DELLA  
MERCEDES-BENZ SLK

VISITA INDISCRETA ALLA  
COSWORTH ENGINEERING

DELAHAYE 165

UN SECOLO  
DI RECORD DI VELOCITÀ

MASERATI 4CLT/48  
LA MONOPOSTO  
DI VILLORESI E FANGIO

DAYTONA SUPER  
LA PIÙ VELENOSA  
DELLE COBRA

PROVA: PORSCHE 968 CABRIO



TUTTI I SEGRETI DELLA NUOVA FERRARI F355



# LA PIÙ VELENOSA DELLE COBRA

TESTO DI CHRISTIAN DESCOMBES - FOTO DI OLIVER GUYELETTE











OFF FAN ON

1NG START FUEL HEAD DRIVE  
HORN  
MISC  
PUMP PUMP  
MISC







La Cobra Daytona è essenziale. Tutte le linee, tutti i particolari rispondono ad un solo fine: la prestazione.

Nata roadster, per lo svago più che per la corsa, la Cobra sentì il bisogno di trasformarsi in un coupé grintoso, ancora più raro e più performante, per raggiungere il suo scopo.

**A**lto, corporatura dinoccolata alla Gary Cooper, andatura indifferente e ondeggiante alla John Wayne, volto da cow-boy segnato dall'aria aperta alla Dean Martin, niente si potrebbe pensare di più texano di Carroll Shelby. Intraprendente, capace di passare dall'allevamento di polli alla costruzione di bolidi, in pochi anni diede all'America più titoli di gloria sportiva internazionale di quanti ne avesse mai conosciuti. Senza stare a raccontare qui i particolari della sua vita, diciamo che nel corso degli anni Cinquanta ebbe modo di meravigliarsi del fatto che gli europei riuscivano a tirar fuori dai loro piccoli motori potenze fenomenali, che le grosse cilindrate americane non riuscivano a raggiungere. E così si mise in testa di costruire lui una GT americana invincibile e al tempo stesso di costo non eccessivo - a differenza di Cunningham - mettendo insieme la leggerezza di un telaio sportivo europeo a buon mercato e la potenza e l'affidabilità di un grosso V8 americano di serie. Fu solo dopo la sua memorabile vittoria alla 24 Ore di Le Mans del 1959, al volante di un'Aston Martin, che poté mettersi alla ricerca di questo telaio. Quando la Casa inglese AC si indirizzò verso il sei cilindri Ford Zephyr per sostituire il motore Bristol del suo roadster, Shelby decise che quello era il telaio che faceva al fatto suo. Per il motore pensava a un V8 Buick o Oldsmobile di alluminio, ma proprio in quel periodo la Ford aveva messo a punto un V8 di ghisa per la Ford Ferlain, che pesava solo 8 chili in più dello Zephyr inglese. Non solo, ma ne stava preparando anche una versione molto spinta. Bastava allora mettere insieme il telaio AC e il motore Ford per risolvere il problema. Shelby fece intendere alla Ford che lui aveva un telaio su cui collocare quel motore - e ne ottenne quattro per fare delle prove! - e fece sapere alla AC che aveva un motore capace di prolungare la vita al loro roadster ormai alla fine della carriera. Nacquero così le Cobra, buone vetture, ma con un grave difetto, dimostrato nel corso della stagione 1963: la modesta velocità di punta, dovuta ad un'aerodinamica deplorabile. L'allega-

to J del regolamento internazionale permetteva di carrozzare le Cobra in forma di coupé più aerodinamico senza perdere l'omologazione, come già aveva fatto la Ferrari aggiornando e modificando profondamente la 250 GT presentandola in versione GTO. Verso la fine del 1960, Shelby già afflitto da problemi cardiaci aveva abbandonato le gare e aveva fondato la Shelby School of High Performance & Driving sul circuito di Riverside, in California. Il suo primo dipendente, direttore-uomo tutt'fare-contabile-pilota-istruttore, era un certo Pete Brock, geniale e poliedrico ventiquattrenne appassionato di corse automobilistiche. Aveva anche una competenza in design, acquisita all'Art Center School - oggi Art Center College of Design - e un'esperienza fatta presso la General Motors tra il 1957 e il 1958 sul primo prototipo Sting Ray di Bill Mitchell.

Brock aveva un'idea precisa di quel che occorre fare per ottenere qualche prezioso chilometro in più all'ora. La sua ricetta conteneva un po' di quel che era stato fatto per la GTO: cofano spiovente, coda tronca, meccanica e centro di gravità più bassi. Ma per una maggior perfezione dei particolari proponeva anche un cric ad aria compressa integrato, come sull'Aston Martin DBR1 che Shelby aveva pilotato nel 1959, un bocchettone che permetteva il rabbocco del liquido di raffreddamento senza far cadere la pressione e la sostituzione delle ruote a raggi con le modernissime ruote Hallibrand di magnesio. L'unica innovazione proposta da Pete Brock e non accettata riguardava la collocazione di un alettone aerodinamico mobile sulla coda. La prima vettura, CSX 2287, venne costruita negli Stati Uniti dalla California Metal Shaping e finita dalla Cobra di Venice nello stabilimento che era stato di Lance Reventlow, creatore della Scarab. Pronto alla fine del 1963, il coupé venne provato a Daytona Beach due mesi prima della gara. Si presentava con una carrozzeria liscia, senza alettoni né spoiler e le curve sopraelevate di quella pista offrirono un'aderenza sufficiente a nascondere l'aleatoria tenuta di strada. Leggermente più pesante del roadster, il coupé





La CSX 2601 è una delle cinque Daytona carrozzate da Gran Sport a Modena. Porta il n° 12 della 24 Ore di Le Mans del 1965.

guidato da Al Holbert si aggiudicò anche il miglior tempo delle prove, davanti alle Ferrari GTO di Rodriguez e di Piper. Purtroppo però, nel corso della 2.000 Chilometri di Daytona, il coupé venne distrutto da un incendio, ma da quella pista derivò il suo nome. Nel febbraio 1964 venne infatti deciso di mettere in cantiere tre altri coupé Daytona, per la 24 Ore di Le Mans. I telai vennero inviati dalla AC di Thames Ditton (Inghilterra), a Venice (California), per essere modificati, poi vennero spediti in Italia, a Modena, presso la carrozzeria Gran Sport, indicata da Alejandro De Tomaso - amico di Carroll Shelby - come la più adatta per costruire rapidamente le carrozzerie di alluminio. Con buona pace della Ferrari. Fatte le prove aerodinamiche, la Daytona ottenne un alettone posteriore per migliorarne la stabilità, ma non quello mobile di Brock, che venne definitivamente scartato. Pete Brock riuscirà ad imporre il suo alettone soltanto alla fine del 1965, ma... sulla barchetta De Tomaso P70 con telaio a tubo centrale, antenata della famosa Mangusta, che divorerà la Cobra, lanciata dall'amico (?) di Shelby nel 1966. Come nel romanzo di Kipling.

Il secondo coupé, CSX 2299, guidato da Dan Gurney e Bob Bondurant nella 24 Ore di Le Mans, si piazzò al quarto posto in classifica generale dietro tre prototipi Ferrari con motore centrale e primo nella categoria GT. Le altre due Daytona vennero alla luce un po' più tardi, la CSX 2300 nel settembre del 1964 per il Giro di Francia, mentre la CSX 2286, inizialmente prevista per accogliere un motore 427 di 7 litri, non venne pronta che nel 1965 per la 24 Ore di Le Mans con un motore di 4,7 litri. Fu quella del resto la sua unica corsa. Comunque Shelby, che nel 1964 aveva fallito l'obiettivo, nel 1965 riuscì a conquistare con facilità il titolo di campione del mondo costruttori nella classe Gran Turismo, costringendo finalmente la Ferrari alla resa.

Due altri coupé, CSX 2601 e 2602, erano stati costruiti nel frattempo e battezzati nella 2000 Chilometri di Daytona del febbraio 1965, esattamente un anno dopo la comparsa del primo esemplare. Con i primi tre posti nella classe GT, le Daytona avevano ormai consacrato il loro nome. Avuta la conferma della bontà del proprio progetto, Pete Brock avrebbe voluto continuare su quella strada anche nella stagione 1966, montando il grosso 7 litri della 427 su un coupé Daytona migliorato. Nonostante l'impegno con la Ford per il programma GT40, Carroll Shelby gli affidò un telaio (CSX 3054) e un piccolo budget, raccomandandogli in particolare il carrozziere londinese Harold Radford. Spe-

cialista in selleria e nell'allestimento di interni, noto per avere costruito le famose Aston Martin DB 5 Shooting Brake, Radford forniva anche i sedili per le GT 40. Il mondo di Shelby era piccolo! Purtroppo, abituato a trasformare vetture su basi già esistenti, si trovò a mal partito dovendo costruire una macchina a partire dai soli disegni del progetto. Pete Brock si recò a Londra nel marzo 1965 per accelerare i lavori, ma deluso dal poco che già era stato fatto, decise di ripartire da zero restando per tre mesi sul posto, ma riuscì a spedire a Los Angeles il telaio carrozzato soltanto il 20 maggio. A quella data la Shelby American era già in ritardo sul programma della GT 40 Mk II. Il 2 giugno Carroll Shelby annullava la domanda di omologazione della Daytona Super incompiuta che andava così a raggiungere nella rimessa i sei coupé rielaborati per la stagione 1966. E là rimase fino all'inizio degli anni Ottanta, quando venne acquistata, terminata e motorizzata da un collezionista di Denver.

Nel 1965 era stato costruito anche un settimo coupé, ad opera di John Willment, concessionario della Ford a Mitcham, nei pressi di Londra. Appassionato di automobilismo, dirigeva una scuderia privata che faceva correre dei roadster Cobra. E proprio sulla base di un roadster (CSX 2131) egli si costruì un coupé che riprendeva in sostanza le linee della Daytona, un po' più basse e più lisce. Impiegato in numerose corse in Inghilterra, riportò parecchie vittorie e in particolare il Tourist Trophy nella sua prima uscita. Willment diede vita anche ad un secondo coupé Cobra molto singolare. Si trattava di una Cobra 427, CSX 3055, vestita con una carrozzeria disegnata da Ghia nel 1955 per una Fiat 8V.

Ricordiamo infine la sfortunata prova dell'AC nella 24 Ore di Le Mans del 1964, dove aveva schierato un coupé disegnato da Alan Turner e costruito da Maurice Gomm su telaio della 289. Si trattava di un modello più raffinato e meglio disegnato di quello di Pete Brock, ma a lui assai vicino per la distribuzione dei volumi, il parabrezza molto inclinato e la coda tronca. Alla sesta ora di corsa, il coupé guidato da Peter Bolton, per lo scoppio di una gomma, tamponava una Ferrari scagliandola tra la folla. Piloti illesi, ma tre spettatori uccisi. L'AC, molto danneggiata, venne rispedita in Inghilterra e ricostruita da un membro del club AC.

La fine della stagione 1965 segnò anche la fine della corta epopea dei coupé Cobra. Shelby li sostituì con le Ford Mustang, l'AC con le 428 carrozzate da Frua. □







# LE COBRA DAYTONA TELAIO PER TELAIO

**CSX 2014** - roadster danneggiato da Skip Hudson, che servì da modello per disegnare la Daytona.

**CSX 2131** - coupé speciale costruito da John Willment nel 1965.

- Tourist Trophy Oulton Park, 1/5/1965, Frank Gardner (23), 10°.

- 12 Ore di Reims, 3-4/7/1965, Frank Gardner/Innes Ireland (25), ritiro (motore).

**CSX 2286** - costruita dalla Gran Sport di Modena all'inizio del 1964 per montare un motore di 7 litri; mai terminata in questa conformazione, nel 1965 ebbe un 4,7 litri.

- 24 Ore di Le Mans, 19-20/6/1965, Dan Gurney/Jerry Grant (9), ritiro alla 15ª ora (frizione).

**CSX 2287** - costruita dalla California Metal Shaping, alla fine del 1963.

- 2000 Chilometri di Daytona, 16/2/1964, Al Holbert (14), ritiro (incendio al 202° giro).

- 12 Ore di Sebring, 21-22/3/1964, Al Holbert/Dave McDonald (10), 4°, 1° in GT.

- 500 Chilometri di Spa, 17/5/1964, Phil Hill (1), 18°.

- 24 Ore di Le Mans, 20-21-6/1964, Jochen Neerpasch/Chris Amon (6), squalificata alla 10ª ora (batteria).

- 12 Ore di Reims, 4-5/7/1964, Jochen Neerpasch/Innes Ireland (14), ritiro alla 6ª ora (cambio).

- Tourist Trophy Goodwood, 29/8/1964, Phil Hill (22), 11°.

- Tour de France, 11-20/9/1964, André Simon/Maurice Dupeyron (186), ritiro a Cognac (pistone).

- 24 Ore di Le Mans, 19-20/6/1965, Bob Johnson/Tom Payne (10), ritiro alla 12ª ora (testata).

**CSX 2299** - costruita a Modena dalla Gran Sport all'inizio del 1964.

- 24 Ore di Le Mans, 20-21/6/1964, Dan Gurney/Bob Bondurant (5), 4°, 1° GT.

- 12 Ore di Reims, 4-5/7/1964, Dan Gurney/Bob Bondurant (15), ritiro alla 2ª ora (cambio).

- Tourist Trophy Goodwood, 29/8/1964, Dan Gurney (21), 3°, 1° GT.

- Tour de France, 11-20/9/1964, Maurice Trintignant/Bernard de Saint-Auban (188), abbandono dopo Le Mans (rottura del mozzo di ruota).

- 2000 Chilometri di Daytona, 28/2/1965, Jo Schlesser/Harold Keck (13), 2°, 1° GT.

- 12 Ore di Sebring, Jo Schlesser/Bob Bondurant (15), 4°, 1° GT.

- Tourist Trophy, Oulton Park, 1/5/1965, Jack Sears (22), 7°.

- 24 Ore di Le Mans, 19-20/6/1965, Jack Sears/Dick Thompson (11), 8°, 2° GT.

- 500 Chilometri di Enna, 15/8/1965, Jack Sears (20), 4°.

**CSX 2300** - costruita a Modena dalla Gran Sport nel corso del 1964.

- Tour de France, 11-20/9/1965, Bob Bondurant/Jochen Neerpasch (187), abbandono a Le Mans (motore).

- 2000 Chilometri di Daytona, 28/2/1965, Allen Grant/Ed Leslie (11), 5°, 3° GT.

- 12 Ore di Sebring, 27/3/1965, Ed Leslie/Allen Grant (16), 13°.

- 1000 Chilometri di Nürburgring, 23/5/1965, Jo Schlesser/André Simon (56), 12°.



- 12 Ore di Reims, 3-4/7/1965, Jack Sears/John Whitmore (27), 9°, 2° GT.

**CSX 2601** - costruita a Modena dalla Gran Sport fine 1964. È la vettura fotografata nella pagina accanto.

- 2000 Chilometri di Daytona, 28/2/1965, Bob Johnson/Tom Payne (12), ritiro al 150° giro (motore).

- 12 Ore di Sebring, 27/3/1965, Tom Payne/Bob Johnson (14), 7°, 2° GT.

- 1000 Chilometri di Monza, 25/4/1965, Bob Bondurant/Allen Grant (48), 8°.

- 500 Chilometri di Spa-Francorchamps, 16/5/1965, Bob Bondurant (20), 5°, 2° GT.

- 1000 Chilometri di Nürburgring, 23/5/1965, Bob Bondurant/Jochen Neerpasch (54), 7°, 1° GT.

- 24 Ore di Le Mans, 19-20/6/1965, Jo Schlesser/Allen Grant (12), ritiro alla 10ª ora (frizione).

- 12 Ore di Reims, 3-4/7/1965, Bob Bondurant/Jo Schlesser (26), 5°, 1° GT.

- 500 Chilometri di Enna, 15/8/1965, Bob Bondurant (24), 3°, 1° GT.

**CSX 2602** - costruita a Modena da Gran Sport alla fine del 1964.

- 2000 Chilometri di Daytona, 28/2/1965, Rick Muther/John Timanus (14), 4°, 2° GT.

- 12 Ore di Sebring, 27/3/1965, Lew Spencer/Jim Adams/Phil Hill (12), 21°.

- 1000 Chilometri di Monza, 25/4/1965, Jack Sears/John Whitmore (49), 9°.

- 500 Chilometri di Spa-Francorchamps, 16/5/1965, John Whitmore (21).

- 1000 Chilometri di Nürburgring, 23/5/1965, Jack Sears/Frank Gardner (55), 10°, 2° GT.

- 24 Ore di Le Mans, 19-20/6/1965, Peter Suttcliffe/Peter Harper (59), ritiro alla 10ª ora (motore).

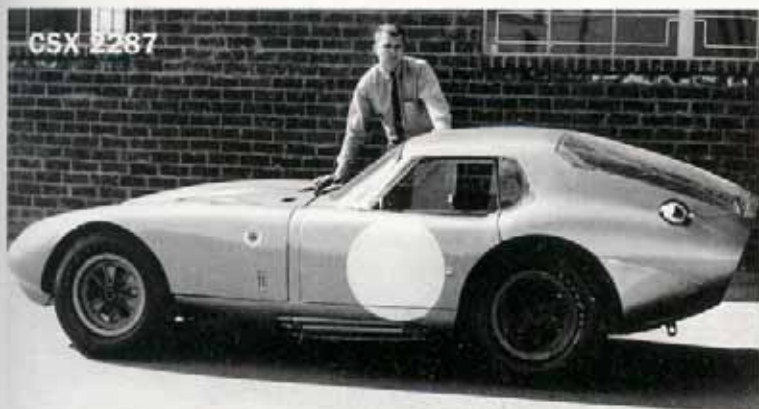
**CSX 3054** - Daytona Super costruita da Radford a Londra su disegno di Pete Brock per la 24 Ore di Le Mans 1966, incompiuta.

**CSX 3055** - Cobra 427 adattata nel 1965 per John Willment con una carrozzeria Fiat 8V creata da Ghia nel 1955.

**A 98** - costruita da Maurice Gomm su disegno di Alan Turner per l'AC all'inizio del 1964, danneggiata a Le Mans nello stesso anno.

- 24 Ore di Le Mans, 20-21/6/1964, Jack Sears/Peter Bolton (3), incidente alla 6ª ora.





Pete Brock posa davanti al primo esemplare Daytona.



CSX 2299



CSX 2602



CSX 2601



CSX 2300



A 98