
1966 Shelby Cobra

Lot sold	USD 1 001 300 - 1 119 100 EUR 850 000 - 950 000 (listed)	Drive	LHD
Year of manufacture	1966	Condition	Used
Chassis number	CSX3276	Location	
Number of seats	2	Fuel type	Petrol
Drivetrain	2wd	Exterior colour	Other
Lot number	21		

Description

1966 Shelby Cobra 427 Roadster

Chassis no. CSX3276

'The Cobra was Carroll Shelby's dream car. And Carroll Shelby and maybe only Carroll Shelby was the person who made it happen. Granted, he came along at the right time, but he followed through. When opportunity knocks, you don't want to be outback in the outhouse.' Richard J Kopec, 'Shelby American Guide' 1978.

Rightly regarded as one of the all-time great classic sports cars, the muscular, fire-breathing Cobra succeeded in capturing the hearts of enthusiasts like few of its contemporaries. Convinced that a market existed for an inexpensive sports car combining European chassis engineering and American V8 power, Le Mans-winning Texan racing driver Carroll Shelby concocted an unlikely alliance between AC Cars and the Ford Motor Company. The former's Ace provided the simple twin-tube chassis frame - designed by John Tojeiro - into which was persuaded one of Ford's lightweight, small-block V8s. It was discovered that the latter was lighter than the six-cylinder Ford Zephyr unit that AC was using yet with vastly greater potential. To cope with the projected power increase, the Ace chassis was strengthened with heavier gauge tubing and supplied fitted with four-wheel disc brakes. Weighing a mere 1½cwt more than a Bristol-engined Ace yet endowed with double the power and torque, the Cobra turned in a breathtaking performance, racing to 60mph in 4.4 seconds and reaching the 'ton' in under 12, exceptional figures by early 1960s standards and none too shabby even today.

The 260ci (4.2-litre) prototype first ran in January 1962, with production commencing later that year. Exclusively for the USA initially, Cobras - minus engines - were sent from England to be finished off by Shelby in California, and it was not until late in 1963 that AC Cars in Thames Ditton got around to building the first fully finished cars to European specification. After 75 cars had been built, the 289ci (4.7-litre) unit was standardised in 1963. Rack-and-pinion steering was the next major up-date; then in 1965 a new, stronger, coil-suspended chassis was introduced to accommodate Ford's 427ci (7.0-litre) V8, an engine that in race trim was capable of producing well in excess of 400bhp. Known as the 'MkIII', this new chassis had been designed by Shelby American's Bob Negstadt and AC's Allen Turner, and kept the basic layout of the Tojeiro original while featuring larger main tubes set farther apart. Wider bodywork, extended wheelarch flares, and a bigger radiator intake combined to create the definitive - and much copied - Cobra 427 look.

Testing a Cobra 427 for its December 1971 edition, The Autocar magazine found that it could accelerate from 0-100mph in 11.7 seconds, making it the quickest car to 100mph that it had tested to date. The standing quarter-mile was covered in 12.9 seconds, a full two seconds quicker than the 4.2-litre Jaguar E-Type. Only purpose-built competition cars could outrun a 427 from a standing start, while braver owners could expect to see a genuine 165mph on the speedometer (depending on axle ratio).

Keeping ahead of the competition on the racetrack had been the spur behind Shelby's adoption of the 427 engine, though some cars to 'street' specification came with Ford's less powerful 428ci hydraulic-lifter V8. Competition and semi-competition or street-competition (S/C) versions used the 427. Only 1,000-or-so Cobras of all types were built between 1962 and 1967, 316 of them the ultimate 427 version, which was sold only in the USA.

Its entry in the Shelby American Registry records that this car, chassis number 'CSX3276', was invoiced to McCafferty Ford of Trenton, New Jersey on 15th October 1966. Still unsold some five months later, the Cobra was traded with Pletcher Ford of Jenkinstown, Pennsylvania in March 1967 and later that same month was sold to its first owner, Cecil Harris of Merion, PA. The Registry entry lists various remedial works carried out while the Cobra was owned by Harris, though precisely when he sold it is not known.

By the early 1970s '3276' had been exported to Germany where it has resided ever since. Its first owner in that country sold it on to the second in 1973, while its next owner acquired the car in 1975. The Shelby American Registry notes the following: 'By the late '70s 3276 had been fitted with 7.5"x9.5" Halibrands, chrome side pipes, a chrome roll bar, a competition fuel cap and a hood (bonnet) scoop. At some point the car's twin round tail lights were replaced with earlier rectangular units.' Names of the aforementioned owners are listed in the Registry.

German-registered 'E-NX4', the Cobra appeared on the front cover and within Motor Klassik magazine (November 1987 edition). In 1993 the car suffered rear-end damage (not substantial) and was repaired by AC Cars in the UK (see photographs on file). After some 30 years with the same owner, the Cobra was offered for sale in 2003 and in 2005 was purchased by the current German vendor, a well-known Cobra and Shelby connoisseur.

'3276' was featured in the April 2012 edition of Oldtimer Markt and in the limited edition book 'Cobra The Story of an Icon' by Trevor Legate, which was released for the Cobra's 50th Anniversary in 2012. Importantly, '3276' has the rare and desirable 427ci 'side oiler' V8 engine with aluminium cylinder heads, and not the inferior 428ci unit. At the time of production, anyone wishing to race a Cobra was advised to install a 427 unit because the 428 was never intended for competition work.

Well documented and correctly detailed, '3276' is in very good condition the interior has a wonderful patina while all numbers, which a Cobra must have, are in the right places. This rare and charismatic Cobra 427 comes with an original manual, tonneau cover and soft-top, and boasts some of the best upgrades and accessories you could order from Shelby American. Built to the ultimate specification and possessing impeccable provenance, '3276' must be one of the best 'big block' Cobras to be offered for sale in recent times

Shelby Cobra 427 roadster 1966

Châssis n° CSX3276

Vendue neuve en Pennsylvanie, États-Unis

Moteur 427 « side oiler » très recherché

Reside en Allemagne depuis le début des années 1970

Aux mains de l'actuel propriétaire depuis 2005

Figure au Shelby American Registry

Combinaison de couleur d'origine

Bien documentée

« La Cobra était la voiture des rêves de Carroll Shelby. Et ce fut Carroll Shelby et lui seul qui réalisa son rêve. Il est vrai qu'il arrivait au bon moment, mais qu'il a dû s'accrocher. Quand la chance frappe à votre porte, vous ne voulez pas être laissé pour compte sur le bas-côté. » Richard J. Kopec Shelby American Guide, 1978.

À juste titre considérée comme l'une des plus grandes sportives de tous les temps, l'athlétique Cobra cracheuse de feu réussit à ravir le cur des passionnés comme peu de ses contemporaines surent le faire. Convaincu qu'il y avait un moyen de combiner la technique d'un châssis européen et la puissance d'un V8 américain dans une sportive, le pilote texan vainqueur des 24 Heures du Mans Carroll Shelby concocta un cocktail improbable entre AC Cars et la Ford Motor Company. L'Ace d'AC fournit son châssis tubulaire conçu par John Tojeiro dans lequel on fit entrer un des V8 « small block » de Ford. On s'était aperçu qu'il était plus léger que le six cylindres de la Ford Zephyr qu'utilisait AC, offrant de plus une puissance bien supérieure. Pour encaisser ce surcroît de puissance, le châssis AC fut renforcé avec des tubes de plus gros diamètre et reçut des freins à disque aux quatre roues. Pesant à peine 76 kg de plus que l'AC Ace à moteur Bristol mais développant le double de puissance et de couple, la Cobra offrait des performances à couper le souffle, couvrant le 0 à 100 km/h en 4,4 secondes et atteignant les 160 km/h en moins de 12 secondes, des chiffres exceptionnels au regard des normes de ce début des années 1960 et toujours respectables de nos jours.

Le prototype 260 (4,2 litres) roula pour la première fois en janvier 1962, la production démarrant un peu plus tard la même année. Au départ réservée au marché américain, les Cobras sans moteur arrivaient d'Angleterre pour être finies chez Shelby, en Californie, et ce ne fut pas avant 1963 qu'AC Cars à Thames Ditton construisit la première Cobra complète aux spécifications européennes. Après 75 exemplaires construits, le moteur 289 (4,7 litres) fut adopté en série en 1963. Une direction à crémaillère fut ensuite installée, puis, en 1965, un nouveau châssis plus rigide, monté sur ressorts hélicoïdaux, fit son apparition pour recevoir le V8 Ford 427 (7 litres) qui, dans sa version compétition, était capable de fournir plus de 400 ch. Connue sous le nom de MkIII, ce nouveau châssis avait été conçu par Bob Negstadt de Shelby American et Allen Turner d'AC, et reprenait le principe de base du châssis original de Tojeiro en utilisant des tubes plus gros et plus espacés. Une carrosserie plus musclée avec des passages de roue élargis et une calandre de radiateur agrandie donnait à la Cobra 427 son allure définitive qui fut si souvent copiée.

Lors de son essai d'une Cobra 427 dans son numéro de décembre 1971, le magazine The Autocar constata qu'elle accélérât de 0 à 100 miles à l'heure en 11,7 secondes, ce qui en faisait la voiture la plus rapide aux 100 miles qu'ils aient essayée à cette date. Le 400 m était couvert en 12,9 secondes, deux secondes plus vite que la Jaguar Type E 4,2 litres. Seuls des modèles strictement de compétition pouvaient surpasser la 427 au départ arrêté, tandis que les plus courageux pouvaient espérer afficher un authentique 265 km/h au compteur (en fonction du rapport de pont). Se maintenir au plus haut niveau de la compétition sur circuit fut l'aiguillon qui incita Shelby à adopter le moteur 427, bien que certaines versions « route » aient été équipées du V8 Ford 428 à poussoirs hydrauliques, moins puissants. Toutes les versions compétition et semi-compétition ou street-competition (S/C) utilisaient le bloc 427. Près de 1 000 Cobras de tous types furent construites entre 1962 et 1967, parmi lesquelles seulement 316 sont des versions 427, vendues exclusivement aux États-Unis.

Son référencement dans le Shelby American Registry indique que cette voiture, châssis numéro CSX3276, fut facturée à McCafferty Ford de Trenton, dans le New Jersey le 15 octobre 1966. Toujours invendue cinq mois plus tard, la Cobra fut échangée avec Pletcher Ford de Jenkinstown, en

Pennsylvanie en mars 1967 et vendue dans le mois à son premier propriétaire, Cecil Harris de Merion, en Pennsylvanie. L'entrée du registre énumère différents travaux de réparation sur la Cobra en la possession de Harris, mais on ignore précisément quand il la vendit.

Au début des années 1970, 3276 fut exportée en Allemagne où elle a résidé depuis. Son premier propriétaire dans ce pays la vendit au second en 1973, tandis que le suivant l'achetait en 1975. Le Shelby American Registry fait la remarque suivante : « À la fin des années 1970, 3276 était équipée de roues Halibrands 7.5"x9.5", d'échappement chromés latéraux, d'une roll-bar chromée, d'un bouchon de réservoir de compétition et d'une entrée d'air sur le capot. Les doubles feux arrière ronds furent remplacés à un moment ou à un autre par des feux rectangulaires des premiers modèles ». Les noms des propriétaires mentionnés figurent au Registry.

Immatriculée en Allemagne E-NX4, la Cobra figurait en couverture et à l'intérieur du magazine Motor Klassik (numéro de novembre 1987). En 1993, la voiture fut endommagée à l'arrière (sans gravité) et fut réparée par AC Cars au Royaume-Uni (voir photographies au dossier). Après quelques 30 années aux mains du même propriétaire, la Cobra fut mise en vente en 2003 et en 2005 fut achetée par le vendeur, un amateur allemand de Cobra et de Shelby.

3276 a figuré dans le numéro d'avril 2012 de Oldtimer Markt et dans le livre à tirage limité de Trevor Legate « Cobra The Story of an Icon », publié à l'occasion du 50e anniversaire de la Cobra en 2012. Il est important de noter que 3276 est équipée du rare et recherché V8 427 « side oiler » à culasse en aluminium et non pas du bloc 428, moins noble. À l'époque de sa production, on conseillait à tous ceux qui désiraient courir sur une Cobra d'installer un bloc 427, car le 428 n'avait pas été conçu pour la compétition.

Bien documentée, 3276 est en très bon état. L'intérieur présente une magnifique patine et tous les numéros que doit avoir une Cobra sont en bonne place. Cette rare et charismatique Cobra 427 est vendue avec son manuel d'origine, son couvre-tonneau et sa capote et possède quelques-uns des meilleurs accessoires et options disponibles chez Shelby American. Construite aux spécifications les plus élevées et d'une provenance limpide, 3276 est sûrement l'une des meilleures Cobra « big block » proposées à la vente ces dernières années.

Bonhams 1793

Title Mr

First name Jamie

Last name Knight

101 New Bond Street

London

W1S 1SR

United Kingdom

Phone +44-02074477447

Fax +44-2074477401

<https://www.bonhams.com/auctions/25566/>