

Mit Kompressor und 420 PS: deutscher T-5 im "Hertz"-Shelby-Look

What a Car! Mit bösem Sound aus Supertrapp-Endtöpfen, kultigem Outfit in Schwarz-Gold und fünfzig Millimeter tiefergelegt, sorgt der 66er T-5-Mustang von Tom Glastetter aus Karlsruhe (D) für Furore. Besonderes Gimmick des im Outfit von Autovermieter Hertz aufgebauten "Pony-Cars": die superseltene Shelby-Kompressor-Option mit Paxton-Supercharger!



Ready to rumble - sattes Standing durch 50 Millimeter Tieferlegung und breite Spur der 9-Zoll-Hinterachse



15-Zoll-Centerline-Rad und "T-5"-Seitenstreifen: Wegen Namensrechten (der Firma Krupp) durfte das Pony-Car in Deutschland nicht "Mustang" heißen

Über verschlungene Pfade gelangte das 66er Fastback Coupe in Toms Hände. David, ein Amerikaner, hatte den T-5 in Deutschland gekauft und 1985 mit nach Hawaii genommen. Dort baute er den Mustang fast komplett in den heutigen Zustand um. Als der neue 302-ci-Treibsatz versandfertig war, wurde der GI wieder nach Deutschland

versetzt. So komplettierte David den "Shelby-Look-a-like-r" in heimischen Landen und fuhr ihn mit der neuen Maschine nur 5.000 Kilometer. Dann entdeckte Tom das schwarz-goldene Muscle-Coupe: "In der Anzeige stand 400 PS, da war ich gleich heilhörig." Denn Tom Glastetter ist ein Leistungs-

RENT-A-



Rent-a-Racer - der originale Hertz-Shelby ermöglichte 1966 den "Ultimate Testdrive" beim Autovermieter

und Beschleunigungs-Freak. Mit 23 Jahren hatte er sein "Coming-Out" auf dem Hof eines Gebrauchtwagenhändlers: extrem starke Gänsehaut nach dem Anlassen eines Oldsmobile Convertible! Es folgte ein 72er Mustang-Cabrio, das der heute 41-Jährige gemeinsam mit Frau Bina restaurierte. Und jetzt die böse Power-Spritze, die alles hat, was Tom mag: die schlanke Linie des kompakten 66er Fastback, aber den brutalen Bums und stolzen Look eines fetten Muscle-Performers.

"Der Vorbesitzer war noch ärger drauf", grinst Tom, "der ist mit dem Ding wohl Rennen gefahren." So war etwa die Servolenkung dem "Leichtbau" zum Opfer gefallen. Jetzt waren Schweißarbeiten an Radhäusern und Rahmenträger nötig, um die entstandenen Rostnester zu entfernen. Die Getriebe-lager des manuellen Viergang-Toploaders wurden getauscht, Kabel und Schläuche im Motorraum ersetzt und der Vorder-



Keine Show - den funktionalen Scoop hatten alle 350er Shelby



Mit Gänsehautgarantie - unverschämte tönender Eigenbauauspuff mit Supertrapp-"Schalldämpfern"



wagen frisch auslackiert. Alle Arbeiten inklusive Hilfe bei der TÜV-Hürde (H-Zulassung!) übernahm Red Line Motors in Neustadt. Unter der Shelby-Fiberglashaube mit Scoop gröhlt ein 4,9-Liter-V8 (302 ci), dem es von TRW-Kolben über Cobra-Köpfe bis hin zur Crane-Nockenwelle an nichts mangelt. Auffällig die vorne links (Fahrerseite) platzierte doppelte Ölfilteranlage, die Tom nachgerüstet hat (Batterie im Kofferraum). Der (Edelbrock-)Luftfilter wurde nach hinten versetzt. Krönung des potenten V8 ist der Paxton-Supercharger, eine

seltene, im 1966er Modelljahr von Shelby angebotene Option (Shelby GT-350S = supercharged). Eine genaue Leistungsangabe machte Carroll Shelby nicht, von "30 Prozent" Zuwachs bzw. "um 400" Pferdestärken war die Rede. "Motor Trend" schätzte nach einer Testfahrt des GT-350S (Basis: 289-ci-V8!) die Leistung auf 440 PS. Die Anpassung des 750er Holley-Double-Pumper-Ver-gasers an das aufgeladene Kraftpaket legte der Vorbesitzer in die Hände des Carburetor Shops.

TRACER!



Seinen bösen Klang hat das Fastback einer durchgehenden Auspuffanlage mit Supertrapp-Endtöpfen zu verdanken. Zur Verarbeitung der rohen Kräfte war der T-5 noch auf Hawaii mit Koni-Dämpfern, Global-West-Schraubenfedern, dicke Frontstabi und Zusatzlänglenkern bestückt worden. 7,5 und

a-Racer"-Shelbys wurde nun für jedermann the "Ultimate Testdrive" möglich. Im Raum New York etwa kostete ein Tag auf Carroll Shelby's Spuren 17 Dollar, eine Woche 70 US-Bucks. Hinzu kamen 17 Cent pro gefahrener Meile. Rund 800 Wagen wurden im typischen Schwarz-Gold-Dress lackiert; die übrigen

Hertz-Mustangs trugen "normale" Shelby-Farben des 66er Jahrgangs. Bei Toms T-5 ging es nicht um die Schaffung einer perfekten Replika. So behielt der deutsche Mustang seine serienmäßigen Luftauslässe statt der Shelby-Plexiglasfenster in der C-Säule. Auch der spezielle Cobra-Tankdeckel oder die Lufteinlässe vor den Hinterrädern fehlen. Beim Grilldesign entschied man sich für das "große" Serien-Pony, ließ es aber frei und ganz ohne die Einfassung, das Coral, zwischen den Scheinwerfern traben. An die Kotflügel setzte Tom Cobra-



Auf dem Armaturenbrett thront ein riesiger "Monster"-Drehzahlmesser



Sportlich - fünf Autometer-Uhren dominieren das Cockpit



acht Zoll breite Centerlines mit 205/50- und 225/50-15er Pneu bringen die Kraft so weit wie möglich auf den Boden. Wegen der breiteren 9-Zoll-Hinterachse stehen die Antriebsräder satt im Radhaus.

Typisch "Hertz": die schwarze Lackierung mit goldenen "Le Mans"-Streifen. Allerdings kam hier ein Porsche-Schwarz zum Einsatz, und die Seitenstreifen tragen statt "GT-350H" das Kürzel "T-5". Für Shelby war der Deal mit dem Automotorier Hertz ein wichtiges Geschäft. Was als Anfrage für 100 Autos begann, wurde zu einem Auftrag über 1.000 Stück - mehr als 40 Prozent der gesamten 66er Shelby-Produktion! Hertz hatte sich schon zuvor mit dem Vermieten von Corvettes und der Gründung des "Hertz Sports Car Club" bewusst sportlich gezeigt. Mit den "Rent-



Typisch "Hertz" - rund 800 der Hertz-Shelbys trugen schwarzen Lack und goldene "LeMans"-Streifen



Ein zeitgenössischer Paxton-Kompressor setzt die Frischluft gehörig unter Druck



Power-Pack - 302-ci-V8 mit Cobra-Parts und Aufladung für 420 PS

Schlangen vom 68er Jahrgang. Völlig aufgearbeitet hat der Karlsruher das Interieur. Die Bucketseats wurden aufgepolstert und mit Kunstlederbezügen von Mustangs Unlimited versehen. Der Originalteppich glänzt wieder in kräftigem Schwarz, und Shelby-Fußmatten vorn wie hinten sorgen auf Treffen für große Augen. Das gleiche gilt für den riesigen "Monster"-Drehzahlmesser oder das mit fünf Autometer-Rundinstrumenten bestückte Cockpit. Ein verdammt sportlicher Arbeitsplatz, der perfekt zu den Performance-Qualitäten dieses "geladenen" Power-Ponys passt.



Fastback 66. Im Gegensatz zum 67er Modell hatte die Dachlinie einen Knick und verlief nicht durchgängig bis zum Heck



Seit einem Oldsmobile den US-Cars verfallen - Thomas "Tom" Glästetter aus Karlsruhe (D)

66er T-5 Mustang Fastback Coupé

Motor: OHV-V8, 302 ci, 4.948 ccm, 420 PS, 750er Holley-Double-Pumper-Vierfach-Vergaser (modifiziert vom Carburator-Shop), MSD-Transistorzündung, Edelbrock-Ansaugbrücke, Cobra-Köpfe, TRW-Kolben, Crane-Nockenwelle, Milodon-Aluölvanne, Paxton-Kompressor, Edelbrock-Luftfilter (nach hinten versetzt), Fächerkrümmer, Eigenbau-Doppelrohr-Auspuffanlage mit Supertrapp-Endtöpfen • **Kraftübertragung:** Vergang-Schaltgetriebe (Toploader) mit Hurst-Shifter, Differenzialsperrre • **Vorderachse:** Einzelradaufhängung an oberen und unteren Querlenkern, Global-West-Schraubenfedern, rote Koni-Gasdruckdämpfer, Tieferlegung 50 mm, 25-mm-Stabi, Polybushen, Scheibenbremsen • **Hinterachse:** 9"-Ford-Starrachse, Sport-Blattfedern mit geänderten

Shakles, Längslenker, rote Koni-Gasdruckdämpfer, Tieferlegung 50 mm, Polybushen, Trommelbremsen • **Felgen:** Centerline-Alufelgen 7,5 x 15" vorne, 8 x 15" hinten • **Reifen:** BFGoodrich "Comp T/A", 205/50 ZR15 vorne, 225/50 ZR15 hinten • **Produzierte Stückzahl (1966):** 35.698 (Fastback inkl. Exportmodelle) • **Preis (1966):** ab 2.607 US\$ (US-Modell) • **Sonstiges:** Shelby-Fiberglashaube, 68er Shelby-Kotflügel-Embleme, "LeMans"-Streifen in Hertz-Optik, fünf Auto Meter-Instrumente in Serien-Cockpitblende, drei Zusatzinstrumente (Oldruck, Batteriespannung, Wassertemperatur), Autometer "Monster"-Drehzahlmesser, Grant-Vierspeichenlenkrad, Shelby-Fußmatten, Feuerlöschanlage