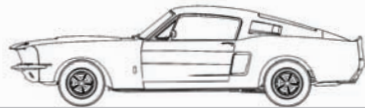


VIVEN AQUÍ

SHELBY GT-500 1967



LA FABRICACIÓN DE ESTE AUTO, TUVO COMO PRINCIPAL OBJETIVO APUNTALAR LA IMAGEN DEPORTIVA DE UN ÍCONO DE LOS AÑOS 60: EL FORD MUSTANG, CREADOR ADEMÁS DE LA CATEGORÍA DE LOS “MUSCLE CARS” AMERICANOS. AQUÍ LES PRESENTAMOS UN LEGÍTIMO SHELBY, EN UNA DE SUS VERSIONES MÁS POTENTES, EXCLUSIVAS Y DESEADAS, REALIZADAS POR EL FAMOSO PILOTO Y CONSTRUCTOR NORTEAMERICANO. DISFRÚTENLO A PLENO. SOLO IMAGINEN EL BRUTAL SONIDO DE SU MOTOR V8 DE MÁS DE SIETE LITROS Y 400 HP, YA QUE POR AHORA RUEDAS CLASICAS NO ES SONORA...



Por: Hugo Semperena

DEL AC COBRA AL MUSTANG

En 1964, la Ford Motor Corporation presentó un auto que iba a cambiar el mercado automotriz en los Estados Unidos, y convertirse en el símbolo de una década revolucionaria: el Ford Mustang. En esa ocasión, la marca del óvalo (o más bien sería "la marca de la elipse" como siempre aclara nuestro colaborador y amigo Federico Kirbus) aprendió la lección de la década anterior cuando Chevrolet se le anticipó con el Corvette, ofreciendo un sport compacto a un precio muy atractivo, apuntando directamente al público joven, y sobre todo adelantándose a su gran rival, que iba a reaccionar bastante más tarde con el Camaro y el Pontiac GTO.

Para acompañar su lanzamiento, llevado a cabo el 17 de abril en el Salón del Automóvil de New York, en Ford no escatimaron en gastos ni en ideas. Durante todo ese mes, realizaron una fuerte campaña publicitaria, en donde los diarios de cada mañana incluían un aviso casi sin ninguna identificación, anunciando que "Lo más emocionante de la TV esta noche será el comercial", indicando el canal y el horario (central), obviamente refiriéndose a una publicidad del Mustang. Otra importante acción promocional fue la de mostrar, pocos días antes de la apertura del Salón, un Mustang en la terraza de observación del Empire State Building. Por supuesto, para llegar hacia el por ese entonces "techo del mundo" hubo que desarmar íntegramente el auto, subir las partes por el ascensor y luego volver a armarlo.

No menos importante fue la elección del Mustang como "Official Pace Car" de las 500 Millas de Indianápolis de ese año.

La respuesta del público fue contundente. A un precio de 2.360 dólares para el modelo base, durante los primeros 90 días se vendieron 100.000 Mustang, y a fin del año (lo

que se considera modelo 1964?) se alcanzaron las 160.000 unidades, mientras que para el modelo 1965 (abril 1964-agosto 1965), las ventas fueron de 680.969 (record que aún ostenta para un auto nuevo en su primer año de ventas), llegando al millón de unidades para marzo del año siguiente.



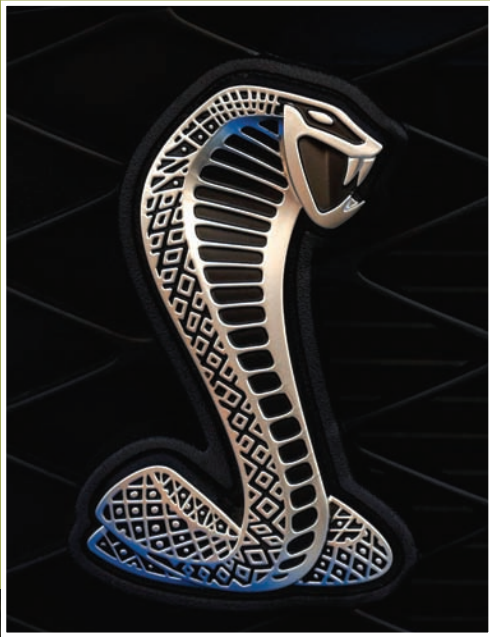
Sin dudas, un suceso extraordinario, el cual superó las expectativas más optimistas de Lido A. "Lee" Iacocca, por entonces responsable de Marketing de Ford, quien estimaba 100.000 unidades para su primer año completo.

Sin embargo, tanto Robert McNamara, Presidente de FoMoCo, como el mismo Iacocca, consideraban que era necesario reforzar la imagen deportiva del Mustang. Es que -al igual que había ocurrido con el Corvette once años atrás-, al presentarse con una planta motriz de seis cilindros proveniente del Falcon (el V8 289 de 200 HP era opcional), la gente demandaba mayor potencia y prestaciones más "rabiosas".

Por esto, decidieron contactar a Carroll Shelby, quien por ese entonces poseía un excelente curriculum como brillante ex corredor al volante de MG, Ferrari, Maserati y Aston Martin (ganador entre muchas otras carreras de las 24 horas de Le Mans de 1959), varias veces campeón del Sports Car Club of America (SCCA), retirándose prematuramente de las pistas por un problema cardíaco. Pero sobre todo lo más importante era su presente exitoso como constructor del AC Cobra, posiblemente el más notorio ejemplo de "cáscara inglesa con corazón americano" de la historia. Un auto logrado a partir de un chasis bien construido pero no demasiado afortunado, al cual Shelby le puso toda la pimienta en sus entrañas, al equiparlo con un Ford V8 que fue creciendo de 221 a increíbles 427 pulgadas cúbicas, lo que se dice un misil con ruedas.

Shelby ganaba carreras con los Cobra "Powered by Ford" (equipados con motor Ford) lo cual lo convertían en el hombre ideal para llevar a cabo la propuesta, que consistió en desarrollar, basado en el Mustang, un auto que pudiera batir al Corvette en las carreras del SCCA. Convencido de su capacidad y experiencia en estas carreras, la respuesta de Shelby fue inmediata y precisa: "Hay que construir 100 autos". Era la cantidad necesaria para su homologación, la cual entre diversas modificaciones permitía que el motor o la suspensión pudieran ser modificados, pero no ambos, y además se debían quitar las plazas traseras, quedando configurado en la categoría Producción-B de autos de carrera. De esta forma, Shelby se iba encargar de proveer uno de los dos kits a los pilotos interesados, en tanto paulatinamente se iban desarrollando los autos de calle que incluirían ambas modificaciones.

VIVEN AQUÍ

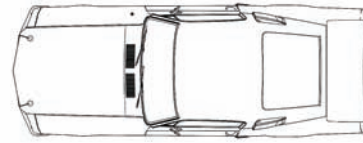


NACE EL SHELBY GT

Una vez establecido el acuerdo, Shelby adquirió dos Mustang en versión "notch-back" (la cupé clásica), y se los envió a su amigo y piloto Ken Miles, además su colaborador en el desarrollo del Cobra, quien junto con el ingeniero Chuck Cantwell y Bob Bondurant, se encargaron de adaptar la suave suspensión de calle a lo requerido por la competición, usando tantas piezas de producción Ford como fuera posible. Luego de extensas jornadas de pruebas, realizadas en el circuito de Willow Springs en California, finalmente llegaron al nivel deseado, retornando los autos a Shelby

American. A partir de ahí, Shelby encarga a la planta Ford de San José 100 Mustang en versión "fastback", la cual se había incorporado en setiembre de 1964 (serían finalmente 115 unidades), con ciertas características. Los autos debían tener el motor "Hi-Performance" 289 de 4.738 cc y 271 HP (desarrollados por Shelby llegarían a 306 HP a 6.000 rpm), caja de velocidades de aluminio Borg-Warner T-10 de cuatro velocidades, pintados de color blanco exterior y negro todo su interior, equipados con frenos a disco delanteros ventilados Kelsey-Hayes de 11 pulgadas. Además, algunas partes fueron eliminadas durante el armado de estas uni-





dades, como parrilla, emblemas, sistemas de escape, asientos traseros y radio.

Por su parte en los talleres de Shelby se realizaban otros trabajos como la colocación de una gruesa barra anti-rolido, se modificaban suspensiones y amortiguadores, se reforzaban distintas partes del chasis, y se colocaban nuevas llantas de acero con centro de aluminio fabricadas especialmente por Cragar, aptas para llevar cubiertas Goodyear Blue Dot de 7.75 x 15.

Luego de probar diferentes opciones en cuanto a decoración sobre los dos "notch-back", Pete Block fue definiendo las futuras líneas y decoración que tendría el auto. Luego de deliberar acerca de los emblemas, se definió que el nombre del auto sería GT-350, el cual iría pintado sobre una raya lateral a ambos lados del auto de color azul, la cual iba a combinar con una gruesa doble raya azul "Le Mans", cruzando longitudinalmente todo el auto blanco, decoración que se iba a mantener durante todo 1965 y 1966. Si bien exteriormente no difería demasiado del Mustang de serie, por dentro los cambios eran notorios, los cuales en su conjunto le permitían llegar a una velocidad máxima de 240 Km/h, nada mal para un auto de 1.155 kg.

Se fabricaron en un principio dos versiones del GT-350, comúnmente denominado Shelby-Mustang o simplemente Shelby GT: el modelo S de calle, cuyo precio era 4.547 dólares (1.000 más que el Mustang) y el R destinado a competición, el cual a un precio muy ventajoso de 5.950 dólares, considerando que estaba ya listo para ir a las pistas. El primer Shelby Mustang GT-350 apareció

el 27 de enero de 1965 en el circuito de Riverside, y de inmediato se convirtió en ganador, obteniendo los campeonatos de su categoría por tres años consecutivos.

Este modelo es considerado el más "puro" de todos los Shelby construidos en apenas seis años. Su producción total fue de 562 unidades: 516 GT-350S de calle y 46 GT-350R de competición y "drag racing".

Con muy pocos cambios se presentó el modelo de 1966. Exteriormente, se reemplazaban las rejillas laterales detrás de las ventanillas por una pequeña ventana triangular de plexiglás.

Además se cambió la ubicación de la batería (estaba en el baúl), se modificaron las barras de tracción traseras, y se sustituyeron las llantas de 15 pulgadas por unas de 14 pulgadas. Este año se incorporó un nuevo modelo denominado GT-350H, fabricado especialmente para la empresa Hertz Rent-A-Car, la cual pensaba que podría abrir un nuevo mercado ofreciendo autos exclusivos en alquiler. Ordenaron 1.000 unidades, las cuales como gran diferencia presentaban pintura negra con vivos dorados (algunos ejemplares también fueron rojos con vivos dorados), y además estaban equipados con una caja automática Ford de tres velocidades en lugar de la caja manual de cuatro velocidades. Luego de vender 936 unidades, Hertz canceló el experimento.

Aparentemente "pilotos de fin de semana" alquilaban estos autos para correr, llevándolos al límite, lo cual provocaba costos de mantenimiento y reparación muy elevados, haciendo que el negocio no fuera rentable. La producción total de 1966 creció considerablemente.

Un total de 2.380 unidades fueron construidas, de las cuales 1.374 eran GT-350 de calle, las mencionadas 1.000 de Hertz, y 6 GT-350 en versión convertible, las cuales no fueron ofrecidas al público sino que fueron especialmente construidas por Carroll Shelby para uso propio, para su secretaria, y amigos.

Cuatro de estos ejemplares aún sobreviven. Al año siguiente se iban a producir importantes cambios.

El Ford Mustang creció en tamaño y cilindrada, gracias a un motor más potente de 390 pulgadas cúbicas (6,4 litros), opcional, que erogaba 320 HP, mucho más que lo que ofrecía el Shelby GT-350, al cual para 1967, se le reduciría la potencia de 306 a 290 HP para cumplir con regulaciones en materia de sonoridad.

La reacción de Shelby fue inmediata, y consistió en potenciar la nueva planta motriz, y presentar el modelo GT-500, precisamente el que da origen a esta nota. En él encontramos un nuevo motor de 428 pulgadas cúbicas, (poco más de 7 litros), que producía 400 HP a 5.600 rpm. Por razones de aseguramiento, se declaraban moderados 355 HP.

Este incremento de potencia trajo como consecuencia una mejor aceleración especialmente en el GT-500, aunque penalizando por un mayor peso en la parte delantera, lo cual daba como resultado una distribución del 57% adelante y 43% atrás.

Podía equiparse con caja manual de cuatro velocidades Ford Toploader, o bien automática Ford C-6 de tres velocidades.

Otros cambios significativos en el Mustang que se transmitieron a su "primo exclusivo" se



VIVEN AQUÍ

encontraban en la carrocería. Un rediseño del "fastback" donde precisamente la luneta trasera llega hasta el borde trasero eliminando el baúl, y nuevo frente, lateral y cola. A su vez, la diferenciación en el Shelby estuvo dada por un mayor uso de fibra de vidrio, tanto en su trompa, capot, guardabarros, tomas de aire, y en la tapa del baúl, los cuales le daban una imagen muy agresiva, la cual estaba perfectamente en línea con el nuevo paquete mecánico del auto.

Dentro de la parrilla, se ubicaban dos reflectores de largo alcance, los cuales se encontraban juntos en el centro o a ambos costados de la misma, dependiendo de las diferentes regulaciones de cada estado.

En el interior incorporaba una gruesa barra anti-vuelco, y además contaba con cinturones de seguridad inerciales, siendo el primer auto de calle en llevar estos elementos de seguridad. Su tablero era muy completo con una gran variedad de indicadores y relojes, Es de destacar que a pesar de esta notable evolución, los precios eran más bajos que el modelo del año anterior. Mientras el GT-350 1966 costaba 4.600 dólares, el GT-350 1967 apenas llegaba a 3.995 dólares (aún 35% más caro que el Mustang), en tanto el nuevo GT-500 tenía un precio de 4.195 dólares.

Los Shelby Mustang de 1967 son considerados como los últimos "verdaderos" Shelys,

y además los más interesantes y atractivos. Su producción fue de 1.175 GT-350 y 2.050 GT-500, de los cuales dos fueron prototipos: un "notchback" y un convertible.

Un GT-500 de 1967 de color "Nightmist Blue" fue comprado por Electra Records para el recordado Jim Morrison, líder de The Doors, como reconocimiento al éxito del álbum debut de la banda llamado precisamente "The Doors". Sobre el destino de ese auto, hay varias historias. Finalmente, fue rematado y hoy sobrevive, al igual que un video experimental de 1969 que muestra a Morrison conduciendo su Shelby a través del desierto, el cual puede verse por Internet.

Pero sin dudas el GT-500 de 1967 más famoso fue "Eleanor", protagonista principal del filme "Gone in 60 seconds" (aquí se conoció como "60 Segundos").

A pesar de no existir datos precisos de fábrica, se produjeron cerca de 50 unidades equipadas con el motor de 427 pulgadas cúbicas "Medium Riser", que equipaba a las versiones más potentes del AC Shelby Cobra 427 Mk III, con una potencia de 520 HP.

Precisamente uno de estos ejemplares denominados "Super Snake", fue subastado hace algunos años en tres millones de dólares.

A partir del año siguiente, los Shelby Mustang se hicieron más pesados y lujosos. Además, Ford incrementó su influencia, tomando

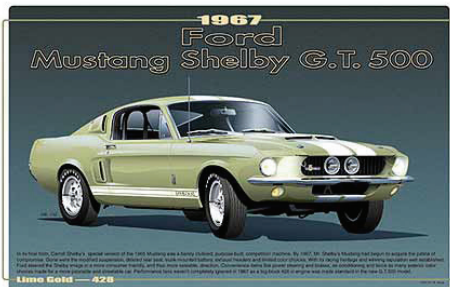
directamente el control de la fabricación del modelo, lo cual iba a producir una gradual disminución del espíritu original del auto.

Muy pocos cambios exteriores (al igual que el Mustang). Apenas un rediseño de la trompa, incorporando reflectores rectangulares dentro de la parrilla, nuevas tomas de aire en el capot, y modificando las luces traseras, también heredadas del Mercury Cougar con su indicador de giro secuencial al igual que el año anterior.

Los diferentes modelos pasaron a denominarse Shelby Cobra. Los motores del GT-350 y GT-500 disminuyeron su potencia (250 y 355 HP respectivamente).

A mediados de ese año Ford introdujo los nuevos motores Cobra Jet para el Mustang, y naturalmente los Shelby los usaron, apareciendo -solamente en 1968- el nuevo modelo Cobra GT-500KR (King of the Road), con 400 HP (se lo publicitaba con 335 HP a 5.600 rpm por un tema de aseguramiento). Al final de ese año, se habían producido 4.450 Shelby, de los cuales 1.253 eran GT-350 fastback, 404 GT-350 convertible, 1.140 GT-500 fastback, 402 GT-500 convertible, 933 GT-500KR fastback y 318 GT-500KR convertible. Los dos años siguientes serían los últimos de los Shelby GT. Por entonces, Ford había presentado una nueva versión del Mustang, que incluía una línea diferente, más larga,





ancha, lo que hacía al auto más pesado, y por lo tanto más lento. Por su parte, los motores de nueva generación, tampoco perseguían altas performances; más bien estaban orientados al confort y a la comodidad, limitados además por severas restricciones en materia de sonoridad y contaminación. Con todos estos elementos, ya los Shelby dejaban de ser lo que habían sido en sus primeros años, donde basaron su éxito tanto de popularidad como de ventas, por su velocidad, su potencia y sus triunfos deportivos, siendo el sueño de muchos jóvenes americanos.

Además, Ford orientó su esfuerzo hacia el segmento de los "muscle cars" con los nuevos modelos Mustang Mach 1 y Boss. Entre 1969 y 1970, se vendieron 3.150 Shelby Cobra GT, de los cuales 1.279 fueron GT-350 y 1.871 GT-500.

En 1970, Carroll Shelby se alejó del negocio de la producción automotriz, en tanto Lee Iacocca era promovido a Presidente de la Ford Motor Company. Se iban a reunir nuevamente en 1982, pero ya en Chrysler, cuando éste último, convocó a Shelby como "performance consultant", para desarrollar algunos compactos deportivos, como el Shelby GLH-S basado en el Simca Horizon europeo. Lamentablemente, los Shelby Mustang fueron víctimas de su propio éxito; una enorme



cantidad de accidentes con autos GT provocó un notable incremento en los costos de aseguramiento. Por otra parte, una competencia algo menos refinada, dejó sin razón de ser a estos autos, concebidos como un escalón previo a un "pura sangre" de carrera.

En los 80, Carroll Shelby construyó una docena de GT-350 convertibles a partir de Mustang 1966 restaurados, los cuales fueron rápidamente vendidos en 40.000 dólares cada uno, demostrando la popularidad y categoría de estos autos.

Luego de 37 años de la fabricación del último Shelby GT, la Ford Motor Company presentó un nuevo Shelby Mustang: el Ford Shelby Cobra GT500 2007, buscando reeditar el éxito anterior.

En la actualidad, los Shelby GT son considerados clásicos, especialmente en Estados Unidos. A pesar de su producción limitada, muchos han sobrevivido (restaurados o no), siendo los primeros modelos los más valiosos. Por su parte en Europa los Shelby GT son escasos y por lo tanto caros. Sin embargo en los últimos años se ha incrementado notablemente el interés por estos autos en el Viejo Continente.

EL AUTO DE ESTA NOTA

Se trata de un ejemplar fabricado en 1967, por lo tanto equipado con el motor de 428 pulgadas cúbicas de 400 HP.

Su color original es el "lime green" (verde lima), uno de las diez posibles opciones que se podían elegir ese año.

Fue traído a la Argentina hace ya más de una década por un importante coleccionista, y es el único GT-500 que se encuentra en el país (también existe un GT-350 del año anterior y un GT-500KR convertible. Estos tres monstruos "duermen bajo el mismo techo").

No es un auto que veamos frecuentemente. Apenas ha participado en algunas pruebas de regularidad en el sur del país.

Ha sido restaurado completamente, por lo cual exhibe un estado excepcional, en donde se respeta cada detalle correspondiente al modelo, lo cual lo hace una pieza de colección muy importante, que jerarquiza nuestro parque automotor de buenos autos sports, en este caso contemporáneos.

Razones más que suficientes para que se los presentemos como el auto de tapa de esta edición de RUEDAS CLÁSICAS.

