

BARDZO DŁUGO TRZEBA BY BYŁO SZUKAĆ CZŁOWIEKA, KTÓRY BY NIE BYŁ ZADOWOLONY Z OSIĄGÓW MUSTANGA SHELBY GT500. W KOŃCU POD MASKĄ DRZEMIE 8-CYLINDROWY SILNIK O MOCY PRZYNAJMNIEJ 500 KM. PREZENTOWANY NA NASZYCH STRONACH MA ICH „TROSZKĘ” WIĘCEJ, BO ZGROMADZIŁO SIĘ ICH POD WYPUKŁĄ POKRYWĄ SILNIKA AŻ 730 ŻWAWYCH KONIKÓW. NIE NALEŻY ZAPOMINAĆ, ŻE Z KAŻDYM EGZEMPLARZEM PODRÓŻUJE BOGATA HISTORIA SHELBY AUTOMOBILES I JEGO LEGENDARNEGO ZAŁOŹYCIELA CAROLLA.

Shelby, gdy opuszcza bramy fabryki jest pięknym samochodem, jednak są ludzie, dla których seryjny wygląd jest niewystarczający...



FORD GT500

Na początek trochę historii; Shelby GT500 ,08 oferowany był wyłącznie w USA. Wszystkie egzemplarze limitowanej serii zostały wyprzedane jeszcze przed ich faktycznym wyprodukowaniem. Wpłacający pieniądze oczekiwali przynajmniej pół roku na dostarczenie obiektu ich pożądanego. Wielu traktowało ten zakup jako inwestycję kapitału i tak też traktowane są te samochody. Każdy

egzemplarz posiada na desce rozdzielczej aluminiową tabliczkę z nr. VIN oraz autentycznym, odręcznym autografem Carrolla Shelby. Tabliczka z podpisem posiada osobny certyfikat autentyczności. Silnik GT500 składany jest ręcznie na osobnej linii montażowej (Romeo Niche Line). Za montaż odpowiadają dwie osoby, których podpisy widoczne są na tabliczce

przymocowanej na osłonie głowicy. Na życzenie każdy przyszły właściciel otrzymuje pełną fotograficzną dokumentację z powstawania pojazdu i składania silnika, na którą się składa kilkaset zdjęć. Silnik V8 posiada pojemność 5.4 litra i współpracuje z kompresorem Kenny Bell 2,8l. Certyfikat informuje że jest to 309 – ty egzemplarz na 869 pojazdów wyprodukowanych w tym



Shelby, gdy opuszcza bramy fabryki jest pięknym samochodem, jednak są ludzie, dla których seryjny wygląd jest niewystarczający...

Detale sprawiają, że mogą się na niego patrzeć godzinami. A samo auto jest ostre jak papryczka chili.



kolorze... i to na cały świat. „Ten samochód był moim marzeniem. I to marzenie spełniło się dzięki mojej żonie, która to zamówiła ten samochód pewnego dnia dla mnie. Oczywiście poinformowała mnie o tym fakcie... Zamówić ten samochód można tylko Stanach w każdym salonie Forda. Minimalny termin realizacji to około trzy miesiące. Pracownicy salonów są bardzo życzliwi i pomocni w dokonaniu transakcji. Wpłacając zaliczkę według umowy, oczekuje się już później tylko na wiadomość o zrobieniu samochodu. . Od tego czasu godziny i dni dłużyły się niemiłosiernie. Nie znałem się na Shelby, Mustangach ani na innych Muscle Cars, po prostu on był piękny i nie interesowały mnie jego ewentualne wady. Ten niezwykle pojazd został zamówiony w salonie na Florydzie. Już po około 3 miesiącach był gotowy do odebrania. przy zamówieniu poinformowano mnie że czas oczekiwania to Pol roku, ale do tego dealera były szykowane dwie sztuki i okres ten skrócono do 3 miesięcy. Ford otrzymał maksymalny pakiet wyposażenia dodatkowego. Był poprawiona wersją z 2007 roku. Różnice obejmowały między innymi zawieszenie i osprzęt silnika. Do czasu, gdy przywieźli mi go pod domek, obejrzałem chyba wszystkie filmy z jego udziałem na YouTube. Zbierałem wszystkie wiadomości na jego temat.

Byłem nim zafascynowany i zauroczenie to trwa do tej pory. Od początku stoi sobie w garażu na dywanie, wśród certyfikatów, koszulek i podpisów Carrolla Shelby w antyramach. Wyjeżdżam nim głównie tylko na weekendy...po prostu: „Niedzielne autko”. Po roku przejechało dopiero 14 000 km. Gdy trzy lata temu pokazano GT500, trudno było się nim nie zachwycić tym udanym wskrzeszeniem legendy. Malkontentów jak zwykle nie brakowało: zaczęło się wyszukiwanie wad, że za prosty, że posiada wewnątrz tanio wyglądające plastiki, że cięższy od poprzedniej wersji itp. itd. Prawdą jest, że do trakcji trzeba się przyzwyczaić jeżdżąc po naszych, nierównych drogach. Prowadzi się nie pewnie i wręcz niebezpiecznie ze względu na mało zaawansowane zawieszenie. Trzeba się go bać, bo nie wybacza błędów. Pozorna prostota skrywa niezawodną technikę i jasne zasady działania.To, co w nim kocham to dźwięk silnika tego rasowego V8 w najczystszej postaci, bez zbędnych bajerów jak w samolocie, no i powalającą na kolana moc i moment obrotowy. Jednak jazda tym samochodem podczas ulewy to samobójstwo. Układ kierowniczy jest słabo wspomagany, pedał hamulca wymaga solidnego „kopa”, sortowanie przełożeń w skrzynia biegów (Tremec T-6060) to jak szarpanie



Certyfikat każdego właściciela Shelby GT500 informuje o ilości wyprodukowanych egzemplarzy i o tym, który to samochód w danym kolorze





Tarcze 14" i gigantyczne zaciski zatrzymają nawet pociąg.



Cobra oznacza coś więcej niż sportowy samochód. To potęgą mocy, którą tylko nieliczni potrafią oswoić. Na każdym logo są przedstawione kobry, ale i bez ich wizerunków nie można zapomnieć czym się jeździ

metalowego drążka. Owszem, można nim jeździć ekonomicznie, ale długo się tak nie da. Niesamowity moment pcha cię jak pocisk do przodu. Za kierownicą zaczął się proces modyfikacji mający na celu przekształcenie go do wersji GT500 Super Snake. Pierwszym etapem była wymiana standardowych wahaczy na wzmocnione. Zlikwidowały one zjawisko podskakiwania tylnego sztywnego mostu podczas mocnego ruszania. Kolejną rzeczą była zmiana tłumików na bardziej wydajne i przelotowe Bassani.

Standardowa maska silnika ustąpiła miejsca pokrywce typu Super Snake, która jest podobno produkowana w bardzo limitowanej ilości przez samą Shelby Performance, bo zaledwie powstaje ich 12 sztuk rocznie. Na niej też znalazły się stylowe zapinki. Zastosowałem kute felgi Alcoa 20" o też „słusznej” szerokości 10 cali. Teraz o szybkie opuszczanie gazów spalinowych dbają ceramiczne kolektory Ford Racing. By dokładnie śledzić w jakim stanie znajdują się główne podzespoły samochodu nad tablicą rozdzielczą znajduje się zespół wskaźników informujący o ciśnieniu oleju, paliwa i doładowania.

Precyzyjnej zmianie biegów pomaga niewątpliwie krótsza dźwignia zmiany biegów (Short Shifter). Tak duży i mocarny silnik wymaga bardzo wydajnego chłodzenia co zapewniają dwa niezależne układy chłodzenia. Silnika i kompresora osobno. W skutecznym odprowadzaniu gorącego powietrza z komory silnika pomagają także wloty w masce. Całkowita ilość płynu chłodzącego to 21 litrów.

Układu to nawet 1000 KM. Każdy użytkownik zmieniając program i ciśnienie doładowania może dostosować moc i moment do swoich potrzeb. Ten GT posiada karbonowe dodatki takie jak: przedni i tylny dyfuzor, boczne progi i lusterka. Zawieszenie Griggs Racing GR40 pozwala w pełni wykorzystać moc i przełożyć ją na warunki drogowe. Obecnie ciasne zakrety sprawiają mu

trudność, ale już niebawem się to zmieni dzięki dedykowanemu zawieszeniu. Opisuje tu tylko najbardziej widoczne zastosowane elementy pakietu Super Snake. Kompletny pakiet kosztuje w całości około 33 000 \$ i jest montowany w Las Vegas. Obecna wersja oprócz aktywnego chłodzenia tylnych hamulców posiada wszystko z oferowanego zestawu z Las Vegas. Wszystkie części zostały zamontowane w „Extreme Design”, oprócz kompresora, który wymagał strojenia. Po zamontowaniu większego kompresora, zawsze trzeba sprawdzić czy samochód reaguje odpowiednio na wprowadzone zmiany i nie zagraża to jego trwałości. Wszystkie zmiany wymagały dbałości i precyzji montażu. Będąc autkiem poniekąd kolekcjonerskim nie mogę sobie pozwolić na jakiegokolwiek niedociągnięcia w projekcie. Moje Shelby posiada tylko jedną nie dedykowaną część Jest to czujnik AFR (air-fuel-ratio, mierzący stosunek powietrza do paliwa) zamontowany we wlocie nawiewu. Będąc wkomponowany we wnętrze nie psuje

zamontowany w firmie Jetronic we Wrocławiu. Przesłany program przez jednego z najlepszych Tunerów w USA, na naszym paliwie się jednak nie sprawdził i wymagał modyfikacji przez p. Bogdana i Krzysztofa. Finalnie, lecz z pewnym zapasem auto wyjechało z mocą 732 KM i 930 Nm. Prędkość max na 5 biegu wynosiła 298 km/h (przy skrzyni 6 biegowej) Dlaczego nie na szóstym? Po prostu; maksymalna prędkość i bezpieczny pomiar jest do 300 km/h. Zamknęliśmy skale możliwości i bezpieczeństwa tej hamowni. Trwają rozmowy z Jon Lund Racing w kwestii dostrojenia tych samochodów tu w Polsce. Trzeba tu dodać, że auto sprawuje się wyśmienicie jak by było stworzone do tych mocy. Wszystkie parametry pracy silnika nie przekraczają wartości zagrażających jego trwałości. Są monitorowane przez zegary na centralnej części deski rozdzielczej. Wspaniałe wyniki motywują mnie do zrobienia i pokazania już na pewno jednego z nielicznych na świecie egzemplarzy wyposażonych, jak na razie w najlepsze dostępne na rynku podzespoły i osprzęt dedykowany do tego modelu. Do pełni szczęścia brakowało mi w nim zawieszenia godnego „Super Snake”. Wybór padł na jedno z najlepszych dedykowanych zawieszeń do tego modelu o nazwie GR40 ST produkowanego przez Griggs Racing w USA. Sprawę ułatwiło nam przedstawicielstwo tej



Zajmij wygodnie miejsce za kierownicą i podłóż ręce na niej... poczujesz od razu ile to auto ma ci do powiedzenia

oryginalności i unikatowemu wnętrzu tego modelu. Chce, aby ten model był wersją SS w całej jego okazałości. Pozostałe części i akcesoria są zakupione w Shelby Performance z oryginalnymi certyfikatami i oznaczeniami. Samochód ten zawitał do nas w 2008 roku, zupełnie nowy, z mocą około 500 KM. Już po niedługim czasie dysponował mocą 560 KM. Wystarczyło zmienić oprogramowanie na SCT3 firmy BrenaSpeed wraz z układem dolotu zimnego powietrza (JLT Carbon Fiber Intake System). Kompresor został standardowy; Eaton M122. Obecnie Shelby dostał nowy zestaw kompresora Kenny Bell 2,8L (stage 3). W skład wchodzi większa przepustnica, nowy układ dolotu zimnego powietrza, inne oprogramowanie itd. Cały ten zestaw został szybko i profesjonalnie

Wskaźniki ciśnienia doładowania kompresora, oleju i paliwa. W środkowej części plakietka typu „nieśmiertelnik” z wygrawerowanym numerem VIN i własnoręcznym podpisem samego mistrza - Carrolla Shelby

Fabryka adrenaliny. Supercharger Kenne Bell skutecznie wspomaga jednostkę napadową. Silnik dobrze znosi doładowanie i generuje w nim moc 732 KM.

Firma Griggs Racing skutecznie chce powalczyć z Porsche. Przyszykowała zestaw pod nazwą GR40 nadający Mustangom nowy wymiar trójki



Track Day: Ciężko jest kontrolować tą bestię na suchej powierzchni. Na mokrej to już istne igranie z ogniem. Każde muśnięcie prawego pedału kończy się tak samo: zaczynasz pędzić bokiem

firmy w naszym kraju. Dwanaście lat pracy i rozwoju, udowodniło, że system ten stał się najbardziej dojrzałym systemem zawieszającym dla Mustanga. Pozwala zamienić Mustanga w płynnie oraz dobrze prowadzącego się „zabójcę” Porsche. Główne elementy zestawu to: przednia rama wykonana z rur (Tubular Front Cradle), amortyzatory Koni i system SLA (Short-Long Arm, po naszymu: zawieszenie z dwoma wahaczami o nierównej długości) Niezależnie czy jedziesz swoim Mustangiem na prostych czy krętych drogach, ten zestaw gwarantuje znaczną poprawę osiągnięć. System ten koncentruje się na najsłabszym ogniwie modelu S197, jakim jest tylnie zawieszenie. Obniżenie wagi i konstrukcja rurowa, dają niesamowite efekty i ogromną poprawę stabilności i sztywności podwozia. Znakomity rozkład mas 49,2 % tył i 50,8 % przód i obniżenie masy pojazdu o około 150 kg, czynią z niego auto zarówno mocne jak i zwrotne. Omawiany zestaw wymaga zmiany całego układu kierowniczego ze względu na wymiary. Zapewnia to bardzo szybkie reagowanie układu kierowniczego. Niezwykła zaleta jest także duża żywotność podzespołów.

Tekst: Alustar
Zdjęcia: Paweł „Kaczy” Kaczor



Potężny wlot powietrza na masce to techniczna konieczność. Pod pokrywą silnika znalazł się agregat o pojemności 5,4 litra



To jest seryjna wyrzutnia rakiet balistycznych, sterowana pedałem gazu. Prędkość maksymalna nie jest elektronicznie ograniczona



Fabryka adrenaliny. Supercharger Kenne Bell skutecznie wspomaga jednostkę napadową. Silnik dobrze znosi doładowanie i generuje w nim moc 732 KM.



Firma Griggs Racing skutecznie chce powalczyć z Porsche. Przyszykowała zestaw pod nazwą GR40 nadający Mustangom nowy wymiar trójki

