



FÄLSCHUNGEN UND BETRÜGEREIEN

Shelby American World Registry von 1987

Wenn Sie eine gefälschte Cobra bauen wollen, wird es Sie etwas kosten. Die benötigten Teile sind zwar verfügbar, aber teuer. Genauso wie die Arbeit, um das Auto zusammenzubauen. Wir sprechen hier nicht von einem Bausatzauto. Der Bau einer nahtlosen Karosserie aus Aluminium erfordert so viel Geschick, dass es wahrscheinlich weniger als 1000 Menschen auf der ganzen Welt gibt, die dafür qualifiziert sind. Einen gefälschten Shelby zu bauen, ist dagegen viel einfacher. Alles was man braucht, ist ein Mustang und all die Technikteile, die Shelby hinzugefügt hat. Oder zumindest die meisten von ihnen.

Warum also ertrinken wir nicht in einem Meer von gefälschten Shelbys? Wie bei so vielen anderen Dingen auch, ist die Antwort Geld. Nach einer groben Schätzung liegen die Kosten für Teile und Arbeit, die benötigt werden, um eine passable gefälschte Cobra zu bauen, wahrscheinlich unter 50.000 Dollar. Eine echte Cobra mit einwandfreiem Titel und Besitzerhistorie, frisch restauriert, ist irgendwo zwischen \$75.000 und \$150.000 wert (mit Wettbewerbsfahrzeugen, die mehr kosten). Dieser Unterschied ist ein ziemlicher Anreiz, ein paar Papiere zu fälschen und zu versuchen, ein gefälschtes Auto als Original auszugeben. Die Kosten für den Kauf eines halbwegs anständigen Mustangs und aller richtigen Shelby-Teile liegen wahrscheinlich näher bei \$8.000. Der Verkaufspreis eines entsprechenden Shelbys wird wahrscheinlich um die \$15.000 liegen. Die Gewinnspanne ist viel geringer. Aber täuschen Sie sich nicht: wenn der Wert der Shelbys steigt, wird auch die Anzahl der Fälschungen steigen, die versucht werden, an ahnungslose Käufer weiterzugeben. Es gibt zwei Dinge, die allen gefälschten Cobras und Shelbys im Weg stehen. Das eine ist das System der einzelnen staatlichen Kraftfahrzeugämter und die Gesetze der einzelnen Staaten, die die Manipulation von Fahrzeugidentifikationsnummern verbieten und eine ordnungsgemäße Dokumentation verlangen. Die Strafverfolgungsbehörden schalten sich in den meisten Fällen erst ein, wenn es



ein Opfer gibt, das eine formelle Klage einreicht. Die einzige andere Sache, die die Zahl der gefälschten Autos in Schach hält, ist der Shelby American Automobile Club. Allein das Wissen, dass der SAAC genaue Aufzeichnungen über alle produzierten Cobras und Shelybs hat und mit genügend Informationen praktisch jedes gefälschte oder nachgemachte Auto identifizieren kann, das auf den Markt kommt, schreckt neunzig Prozent der Personen ab, die mit dem Gedanken spielen, eine Fälschung zu bauen. Und was SAAC betrifft, so müssen wir nicht auf eine formelle Beschwerde warten. Wir können die Nachricht über ein gefälschtes Auto verbreiten, sobald wir von ihm erfahren. Unsere Kommunikationswege sind ausgezeichnet, und unsere Mitglieder sind ungewöhnlich gut informiert. Wenn Fälschungen verkauft werden, dann in der Regel an Nicht-Mitglieder, und so sehr wir es auch hassen, das zu sehen, können wir nicht viel dagegen tun.



Das Gesetz von Angebot und Nachfrage ist verantwortlich für den Wert, den wir den Dingen beimessen. Je seltener ein Gegenstand ist, desto wertvoller ist er - und wenn er gekauft oder verkauft wird, desto höher ist der Preis, für den er den Besitzer wechselt. Mit Ausnahme einiger Jahre in den späten 1960er und frühen 1970er Jahren, als sie wie Gebrauchtwagen behandelt wurden und ihre Preise ihren Tiefpunkt erreichten - sie wechselten für 3.000 bis 6.000 Dollar den Besitzer - wurden Cobras schon immer als selten und wertvoll wahrgenommen. Zu keiner Zeit ist dies wahrer als heute.

Wir haben das Glück, dass AC Cars, Ltd. exzellente Aufzeichnungen über jedes von ihnen gebaute Chassis geführt hat. Legitimerweise kann es nie mehr Cobras geben, als während der Cobra-Produktion, ungefähr vom 20. Februar 1962 bis zum 27. August 1968, gebaut wurden. Legitimerweise.

Allerdings scheinen hohe Preise die Skrupellosen anzuziehen, und das Ergebnis ist im Fall der Cobras, dass mit dem Papierkram leichtfertig umgegangen wird und eine selektive Amnesie in Bezug auf die Geschichte der einzelnen Autos und ihrer Vorbesitzer besteht. Alle Teile, die für den Bau einer kompletten Cobra benötigt werden, sind heute verfügbar, und es ist



vorhersehbar, dass komplette Autos gebaut werden. Manchmal hat diese neu geschaffenen Cobras einen legitimen Zweck: Das ursprüngliche Auto wurde vielleicht zu Schrott gefahren oder so beschädigt, dass sein rechtmäßiger Besitzer keine andere Wahl hat, als sein Auto zu ersetzen, anstatt es zu reparieren oder umzubauen. Was uns stört - und wir sehen immer mehr davon - ist das illegale Auto; dasjenige, für das keine gültigen Papiere existieren oder dasjenige, bei dem das Originalauto vor langer Zeit zerstört wurde und von dem heute keine Spur mehr vorhanden ist. Diese Autos müssen identifiziert werden, damit sie in Zukunft nicht falsch dargestellt werden können. Jedes Cobra-Chassis, das von AC Cars, Ltd. gebaut wurde, erhielt eine Seriennummer. Keine zwei Autos erhielten die gleiche Nummer und alle Nummern wurden aufgezeichnet. Trotzdem tauchen immer wieder Cobras auf, die nicht mit den Informationen übereinstimmen, die vom Werk zum Zeitpunkt der Herstellung aufgezeichnet wurden; oder Besitzer berichten von einer Abfolge von Ereignissen, die nicht mit der zuvor aufgezeichneten Geschichte übereinstimmen. Ein Fahrzeugbrief ist ein Stück Papier, das ein Auto repräsentiert. Es ist nicht mit dem Auto austauschbar. Da es für einen Besitzer nicht möglich ist, sein Auto bei der Anmeldung an das Fenster des Department of Motor Vehicle zu bringen, erlaubt das DMV den Austausch der Papiere an seiner Stelle. Der Papierkram ist lediglich eine rechtliche Erleichterung. Einige Personen glauben jedoch fälschlicherweise, dass die Papiere (d.h. Titel, Registrierung, Versand- oder Importdokumente, Kaufvertrag usw.) genauso gut sind, wie das echte Auto - und dass das eine genauso gültig ist wie das andere. Wenn also eine Person erfährt, dass eine Cobra 1969 zerstört wurde, und es schafft, die Seriennummer dieses Autos herauszufinden, kann sie möglicherweise einen Titel dafür von einem der Staaten bekommen, die dafür berüchtigt sind, Titel zu liefern, ohne dass die Person das Auto physisch hat. Mit dem Titel in der Hand kann die Person dann die Teile kaufen, um ein brandneues Auto zu bauen (oder eines für sich bauen zu lassen). Alles, was übrigbleibt, ist, die Seriennummer in das Chassis zu stempeln und das Auto mit dem entsprechenden Titel in seinem eigenen Staat zu registrieren. Die Chancen stehen gut, dass das Originalauto nie wieder auftaucht. Und eine Cobra ist eine Cobra ist eine Cobra...

Die Chancen stehen gut. Aber die Kehrseite der explodierenden Cobra-Preise ist, dass alles, was mit Cobra zu tun hat, derzeit einen hohen Wert hat. Der verbogene, verdrehte und verrostete Hulk, der einmal ein glänzender Cobra-Roadster gewesen sein könnte, ist jetzt, in seinem jetzigen Zustand, vielleicht mehr wert, als er ursprünglich wert war, als er noch brandneu war. Autos, die in den letzten zwanzig Jahren auf Schrottplätzen, hinter Karosseriewerkstätten oder auf unbebauten Feldern gestanden haben, werden gefunden und zu Höchstpreisen verkauft. Viele dieser Käufer entdecken, dass "ihre" Autos bereits existieren, in



Form von neu "restaurierten" Cobras. In Wirklichkeit wurden brandneue Autos von Grund auf neu gebaut; geschaffen aus dünner Luft. Luftautos.

*Die Definition von "Air Cars" am Anfang dieses Kapitels war im Wesentlichen richtig. Da wir jedoch in die semantische Dämmerzone eindringen, in der einige Mitglieder unserer Gesellschaft großzügig belohnt werden, wenn sie über die beabsichtigte Bedeutung von Definitionen diskutieren, die dieser nicht unähnlich sind, sollten wir ein paar Dinge klarstellen. Ein "Air Car" ist eine Cobra, die von jemandem von Grund auf neu gebaut wurde, der keinen legitimen Anspruch auf die Fahrzeug-Identifikationsnummer hat, entweder durch den legalen Besitz der Hauptteile (die wir als die Hauptrahmenrohre und den vorderen Aufhängungsturm oder die Halterungen definieren, die die originale Seriennummernprägung tragen; dies bedeutet nicht den Besitz von Türscharnieren, Hauben- oder Deckverschlüssen, dem Seriennummernschild oder anderen Teilen, die die Seriennummer des Autos tragen, OHNE die Hauptrahmenrohre. Das Vorhandensein einer Tür oder eines Motorhauben Schlosses reicht nicht aus, um den Bau eines ganzen Fahrzeugs zu rechtfertigen und dessen Eigentum zu beanspruchen.) oder Papiere (d. h. ein Kaufvertrag, ein Eigentumsnachweis, ein Schreiben, das das Eigentum aufgrund einer legalen Übertragung von Teilen überträgt, um wichtige Komponenten **EINSCHLIESSLICH** der Hauptrahmenrohre und des vorderen Aufhängungsturms oder der Halterungen mit der ursprünglichen Seriennummer einzuschließen).*

Kaum waren die ersten Cobra-Bausatzautos mit Fiberglas-Karosserie gebaut, wurden sie schon als "Replikate" bezeichnet. Dies ist keine genaue Beschreibung, denn diese Autos sind wirklich keine Cobra-Repliken. Trotz der schlechten Wortwahl blieb der Name bestehen.

*Webster's Wörterbuch definiert "Replika" als "...1) eine Reproduktion oder Kopie eines Kunstwerks; insbesondere eine Kopie, die vom Hersteller des Originals angefertigt wurde. 2) eine sehr genaue Reproduktion oder Kopie; Faksimile'. Nach dieser Definition bezeichnete AC Cars die von ihnen gebauten Rennwagen mit den Chassis-Nummern 2136, 2137, 2138, 2154, 2155 und 2156 ganz korrekt als 'LeMans Replicas'. Ebenso sind Kit-Cars definitiv **KEINE** sehr genauen Reproduktionen der originalen Cobra. Einige der besseren haben Karosserien, die den Originalen optisch sehr nahekommen, aber in Bezug auf das Material und die Teile, die verwendet wurden, um sie zu bauen - der Rahmen und der Unterbau, die Aufhängung und die Bremsen, und in einigen Fällen sogar die Motoren und Antriebsstränge - sind sie alles andere als enge Reproduktionen und sollten nicht als Replikate bezeichnet werden. SAAC möchte auch einige Arbeitsdefinitionen für die Beschreibung von Cobras aufstellen, denn wenn die jüngste*



Vergangenheit ein Hinweis auf die Zukunft ist, werden die Dinge noch verwirrender werden, wenn die Werte steigen.

ORIGINAL - bezieht sich auf die Tatsache, dass die Hauptrahmenrohre und Teile, die die Seriennummern tragen, nicht ersetzt oder verändert wurden.

ORIGINAL/RESTORED - ein Auto, bei dem weniger als 50 % des originalen Unterbaus oder der Karosserie ersetzt wurden, aber nicht die Hauptrahmenrohre oder Teile, die die Seriennummern tragen.

ORIGINAL/REBODIED - ein Fahrzeug, bei dem mehr als 50 % des originalen Unterbaus oder der Karosserie ersetzt wurden, jedoch nicht die Hauptrahmenrohre oder Teile, die die Seriennummern tragen.

REPLICA - ein Auto, das im Wesentlichen nach den Originalspezifikationen umgebaut wurde (einschließlich des Austauschs der Hauptrahmenrohre), bei dem jedoch vor dem Umbau Teile des Originals vorhanden waren; außerdem sind dokumentierbare Papiere vorhanden (1.0. nachvollziehbarer Kaufvertrag, Titel, Zulassung usw.).

AIR CAR - ein Auto, das von Grund auf neu gebaut wurde, ohne Rahmenrohre oder Teile, die die originalen Seriennummern tragen, und ohne legitime Papiere.

KIT CAR - jedes Auto mit einer Karosserie, die sich der originalen Cobra-Form annähert, mit jeder Art von Rahmen, Aufhängung, Bremsen oder Antriebsstrang.

MkIV - die aktualisierte Version der MkIII-Schraubenfeder-Cobra, die derzeit in England von Brian Angliss' CP Autokraft aus den originalen AC-Vorrichtungen und Karosserieböcken gebaut wird. Diese Autos passen in keine der oben genannten Kategorien.

WOHER KOMMEN DIE AIR CARS?

Eine gute Quelle für Air Cars scheinen Autos zu sein, die in früheren Cobra-Registern als "Besitzer unbekannt" aufgeführt wurden. Das erste Cobra-Register wurde vom inzwischen aufgelösten Cobra Club im Sommer 1973 gedruckt. SMC druckte sein erstes Cobra-Register im August 1976, und die erste Ausgabe dieses Registers mit dem Titel 'Cobra/GT350/GT500' wurde 1982 gedruckt. Einige Cobras wurden in allen drei Registern als 'Besitzer unbekannt' aufgeführt, was einige Personen dazu verleitet, diese Nummern als Freiwild zu betrachten. Leider ist es nur allzu leicht, sich auf betrügerische Weise einen Titel zu verschaffen, ohne dass man den Besitz des tatsächlichen Autos nachweisen muss. Sobald man den Titel hat, ist es nur noch eine Frage der Beschaffung der notwendigen Teile, um ein Auto zu bauen. Und praktisch alle Teile, die zum Bau einer Cobra benötigt werden, sind derzeit verfügbar. Das Risiko besteht darin, dass das Originalauto nie auftaucht. Falls doch, wird die Geschichte beider Autos für sich selbst sprechen.



Sobald jedoch ein Air-Car entdeckt und als Betrug entlarvt wird, scheint es keinen Mangel an unwissenden Käufern zu geben, die nur zu gerne Schlange stehen, um eine scheinbar echte Cobra zu kaufen - manchmal zu einem Schnäppchenpreis. Diese potenziellen Käufer haben fast immer Angst, irgendjemandem von ihrem Fund zu erzählen - seine Geschichte zu recherchieren oder auch nur zu versuchen, seine Seriennummer zu authentifizieren - weil sie denken, je länger sie warten, desto größer ist die Chance, dass jemand anderes das Auto entdeckt und es ihnen abkauft. Das spielt dem Verkäufer in die Hände.

Sobald jemand ein Auto kauft und feststellt, dass er eine illegitime Cobra erworben hat, sind seine ersten Gedanken, zu klagen, zu klagen, zu klagen! Den Verkäufer wegen falscher Angaben oder gar Betrug zu verklagen. Und vielleicht wegen Manipulation einer Fahrzeugidentifikationsnummer. Ihm eine saftige Entschädigung für emotionales Trauma, Schmerz und Leid aufbrummen. Und Prozesskosten. Wir werden den besten Anwalt engagieren, den wir finden können, und, und, und... Und Sie werden bald feststellen, dass der Gewinn eines Urteils davon abhängt, ob Sie beweisen können, dass der Verkäufer das Auto wissentlich falsch dargestellt hat. Wenn das Auto ein paar Mal den Besitzer gewechselt hat, kann es sein, dass der Verkäufer nicht wusste, dass es eine Fälschung ist. Was können Sie in diesem Fall tun?

Nach Rücksprache mit einem Anwalt wird der Besitzer wahrscheinlich zu dem Schluss kommen, dass ein Rechtsstreit langwierig und mit ziemlicher Sicherheit teuer sein wird. Und es ist auch sehr wahrscheinlich, dass unabhängig vom Ergebnis die Cobra-Seriennummer des Autos ungültig gemacht wird. Ein solches Auto, das nicht als "Original" eingestuft wird, würde eine staatliche DMV-Seriennummer erhalten, die seinen Wert von diesem Tag an stark beeinträchtigen würde.

Selbst wenn der Käufer den Prozess gewinnen sollte, gibt es keine Garantie, dass er jemals das ihm zugesprochene Geld eintreiben würde, denn ein Urteil zu gewinnen ist eine Sache, es einzutreiben eine ganz andere. Fügen Sie noch die Tatsache hinzu, dass in den meisten Staaten die Anwaltskosten nicht von der unterlegenen Partei zurückgefordert werden können, und Sie können sehen, warum so wenige Klagen über Air Cars eingereicht werden. Der einfachste Ausweg ist, das Auto zu verkaufen und bequem zu vergessen, dass es keine legale Geschichte hat. In professionellen Automobilkreisen ist dies als "passing the hot potatoe" bekannt.