AUTOIN®

FEB/MAR 1991 N. 20
L. 8000

VOGUE

BMW 850i LE «SPECIALI» DA 400 CV
LA NUOVA PORSCHE: 964 LIGHTWEIGHT
FERRARI 250 GT ZAGATO
LE FORD GT40
L'AUBURN DI HOLLYWOOD
VILLORESI E L'ASTURA MILLE MIGLIA
ISOTTA FRASCHINI 8AS

Gulf
10
10
Gulf
GOODYEAR

«FORMIDABILI QUEGLI ANNI»

Il pilota Phil Hill ritrova tre straordinarie Ford GT40, protagoniste a Le Mans nel 1968 e 1969. Momenti esaltanti in gara. «Ecco come ho avuto l'archivio della squadra corse». «Paura in rettilineo, poi Gunther montò le alette...». «L'emozione di provarla oggi, in pista».

di Phil Hill
foto di John Lamm

Ci sono emozioni che hanno la capacità di cancellare il tempo, le rughe, la stanchezza e la nostalgia che, in fondo, rende tristi. Sono emozioni che un pilota prova raramente. I raduni, i premi e le celebrazioni mi tengono spesso dentro un passato che non mi sembra poi così lontano e inesorabilmente trascorso. Ma ci sono occasioni in cui risento pienamente i momenti per cui — mi dico — «è valsa la pena vivere».

Mi è successo in qualche incontro con i ferraristi e anche vedendo le tre Ford GT40 del team Gulf di nuovo in pista, sul tracciato prova della Ford a Kingman in Arizona. Quelle macchine mi erano sempre piaciute. Continuavo ad ammirarle, anche dopo aver lasciato la Ford, per la loro linea al di fuori del tempo e per quella meccanica, incapace di invecchiare in un mondo dove una stagione sola rende decrepiti. I tre modelli del team Gulf, con i loro colori, la loro carrozzeria intatta, erano ancora, come avevo scoperto a Kingman, macchine capaci di entusiasmare il pubblico. Ci trovavamo lì per celebrare l'ultima vittoria di una di loro, la 1075, a Le Mans, nel 1968. Un successo che chiudeva o quasi una lunga magnifica avventura.

Io che sono stato alla Ferrari, nella Mecca dell'automobilismo sportivo, potevo confrontare quella della Ford con altre storie, altre vicende tecniche, anche precedenti.

La Ferrari aveva ottenuto risultati straordinari grazie a una scelta tecnologica decisamente conservatrice. Io avevo seguito in gran parte lo sviluppo del fantastico 12V di Colombo, la sua crescita in affidabilità e potenza, accompagnata da un lento miglioramento del telaio con l'adozione dei freni a disco e poi della sospensione posteriore a ruote indipendenti sulla Testa Rossa. Questa scelta funzionava e negli anni Cinquanta la Ferrari aveva ottenuto numerose vittorie a Sebring, alla Mille Miglia, al Nürburgring e a Le Mans, nella corsa più prestigiosa di tutte, vinta per tre volte consecutive, di cui l'ultima nel 1962 con la Testa Rossa da me guidata in coppia con Olivier Gendebien. Poi le cose avevano avuto una brusca svolta nel 1963, anno in cui la Ferrari era riuscita a vincere ancora a Le Mans, ma con una vettura a motore centrale. A quel tempo io però non facevo più parte della squadra italiana e guidavo l'Aston Martin Project 215, costretta al ritiro dopo essere passata sopra a dei rottami seminati sulla pista. Dopo una triste stagione in Formula 1, la 24 Ore di Le Mans mi ri-

diede un po' d'entusiasmo grazie all'incontro con un grande personaggio, John Wyer. Nel corso dell'anno Wyer mi propose dunque di partecipare al progetto che la Ford stava preparando per la stagione 1964. Personalmente non avevo molta fiducia nei costruttori americani, che promettevano molto, ma di rado mantenevano. Avevo guidato Corvette, Thunderbird, Nash-Healey, ma senza ottenere niente di concreto.
Se per la GT40 la situazione mi apparve subito diversa, fu senza dubbio per merito di John Wyer e un po' anche perché si trattava di un progetto anglo-americano, che vedeva coinvolta gente come Eric Broadley, Roy Lunn e un gruppo di meccanici inglesi che stimavo molto.

COMODO AL VOLANTE

La prima serie di prove, effettuata nel 1964 a Goodwood con Bruce McLaren come copilota, mi mise di buon umore. L'équipe interveniva con nuove idee e competenza sulla macchina, che aveva bisogno di un'ulteriore messa a punto, ma che già lasciava capire le sue possibilità. Personalmente mi sono innamorato subito della GT40 e della sua stupenda linea di vettura da competizione, che riscopriva il concetto della semplicità-efficace, cioè senza appendici, alettoni, accorgimenti correttivi.
La GT40 è fuori dal tempo, sia nella versione standard che in quella scoperta e nelle grosse Mk IV. Il catalogo della produzione è infatti piuttosto complesso.
L'importante, per quelli che hanno avuto il piacere di guidarla, è il ricordo di una vettura eccezionale, niente a che vedere con l'abitacolo spartano delle barchette degli anni precedenti.
Di colpo, nel 1964, ci ritrovammo a guidare in un cockpit accogliente, con tergicristalli, sistema antiappannante, un cruscotto razionale e sedili confortevoli, caratteristiche che davano un'arma in più nelle corse di lunga durata. Il tutto su una vettura a motore centrale dal comportamento senza sorprese.
Questo non vuol dire che all'inizio tutto filasse liscio. La vettura era buona, ma i problemi non mancavano, soprattutto per colpa del cambio

La Ford GT40, numero di telaio 1075, che ha vinto due volte a Le Mans. Questo esemplare ha avuto una lunghissima vita sportiva e si è imposto anche sulle piste di Brands Hatch, Watkins Glen, Spa e Sebring.

Colotti, che ci privò di parecchie vittorie. A Le Mans, Richie Ginther e Masten Gregory condussero la gara davanti alle Ferrari nella prima ora e mezzo poi passarono in seconda posizione, fino a quando, nella notte, furono traditi dal cambio. Jo Schlesser e Dickie Attwood si mantennero nei primi dieci fino a quando furono costretti all'abbandono.
Bruce ed io, dopo una brutta partenza dovuta a problemi di carburazione, battemmo il record sul giro e risalimmo fino alla terza posizione, ma poi fummo costretti al ritiro verso l'alba. Anche a Reims rompemmo il cambio, dopo aver fatto registrare il giro più veloce. Non ci demoralizzammo, ma purtroppo il 1965 fu ancora più disastroso.
Dearborn e i tecnici sostennero che il rimedio a tutti i nostri problemi sarebbe stato l'aumento di cilindrata. Nacque così la Mk II, motorizzata con un 8V di 7 litri. Wyer aveva tentato di convincerlo a sviluppare il 4,7 litri, ma senza risultato, anche se il futuro gli avrebbe dato ragione. Sempre nel 1965 la GT40 entrava in produzione. L'inizio della stagione fu incoraggiante, con le Ford 4,7 litri piazzate al secondo posto a Sebring e al terzo a Monza. Ma l'obbiettivo principale restava Le Mans. Le prime prove di notte furono bloccate a causa della pioggia, del vento e degli alberi caduti sulla pista. Quando finalmente potemmo fare i test, poco prima della gara, ci accorgemmo che la stabilità era piuttosto incerta sul rettilineo delle Hanaudières, probabilmente per colpa di un nuovo frontale, che, ci avevano assicurato, era stato verificato a più di 300 chilometri orari. Richie Ginther trovò una soluzione facendo sistemare delle alette stabilizzatrici. Potei così aggiudicarmi il giro più veloce, ma fu quello l'unico risultato ottenuto. Tutte le GT40, Mk I e Mk II furono ben presto costrette all'abbandono in corsa. Dopo quel disastro la Ford fu sul punto di ritirarsi dalle gare. Non si presentò a Reims e rimase a meditare sulla sua sconfitta, resa ancor più amara dal fatto che anche le Mk I si fossero ritirate per problemi alla guarnizione della testata.
A quel punto io lasciai la Ford per questioni di contratto e per altre divergenze e andai a raggiungere Jim Hall e le sue Chaparral alla Chevrolet. La Ford continuò lo sviluppo della Mk II, ma cambiò largamente la struttura organizzativa. John Wyer fondava la J.W. Automotive insieme

con John Willment e con l'approvazione della Ford, Kar Kraft disegnava e fabbricava le macchine a Detroit, mentre la Holman & Moody, la Shelby Racing e, in Inghilterra, Alan Mann, le preparavano e le facevano correre. Questo non solo per le Mk II, ma anche per le nuove J-Cars, le future Mk IV, con monoscocca a nido d'ape di alluminio.

La stagione 1966 cominciò alla grande. Le GT40 si piazzarono al 1°, 2°, 3° e 5° posto a Daytona, al 1°, 2° e 3° posto a Sebring e conquistarono la tanto attesa vittoria a Le Mans per merito di Chris Amon, di Bruce McLaren e di due Mk II ufficiali. Nel 1967 la Ford continuò a sviluppare le Mk IV, che vinsero a Daytona e di nuovo a Le Mans, con Dan Guerney e A.J. Foyt. Intanto John Wyer portava avanti la sua Mk II 4,7 litri, incoraggiato dalla Ford e sponsorizza-

In alto, i tre esemplari della GT40 in pista a Kingman, in Arizona. Nella pagina a fianco, la 1075 mentre vince a Le Mans, nel 1968, con Pedro Rodriguez e Lucien Bianchi. Qui a lato, la stessa macchina, sempre a Le Mans ma nel 1969, vittoriosa con Jacky Ickx e Jack Olivier.

I NUMERI SEGRETI DELL'ARCHIVIO

Stando agli archivi della J.W. Automotive, affidatimi dallo stesso John Wyer, ci sarebbero stati dodici prototipi, di cui quattro spider e due trasformati in seguito in Mk II. Le vetture di serie, ma sempre da competizione, sarebbero state ottantasei, di cui trentanove Mk I con l'8V small block e nove Mk II con il big block di 7 litri, oltre a trentun vetture stradali, di cui quattro «semistradali» e tre che non furono mai terminate. Un terzo gruppo comprenderebbe le Mk III strettamente stradali, quattro con guida a sinistra e tre con guida a destra. Contiamo inoltre tre Mirage con il disegno del tetto modificato dalla JWA, a beneficio di una migliore aerodinamica, delle quali una — la 1074 — venne in seguito ricarrozzata in GT40 normale. La scuderia di Alan Mann costruì per conto suo altre cinque GT40. Delle dodici Mk IV messe in cantiere, tutte con il big block, solo dieci vennero terminate, otto del tipo che vinse a Le Mans nel 1967 con Gurney-Foyt e due in versione Can-Am. Delle due rimaste a metà, almeno una venne finita in seguito.

Per dare maggiori particolari sulla GT40 occorrerebbe un libro, e ce ne sono già di buoni. P.H.

to dalla Gulf. Nacquero così le Mirage, che permisero alla John Wyer Automotive di vincere la 1000 Chilometri di Spa, la 9 Ore di Kyalami e qualche prova minore nel corso della stagione 1967.
Il nuovo regolamento in vigore nel 1968 limitava la cilindrata a 3 litri per i prototipi e a 5 litri per le vetture Sport di serie (venticinque esemplari). Di conseguenza le Mk IV non erano più ammesse a Le Mans e la Ford concentrò la sua attività sportiva sulle gare americane, lasciando mano libera alle scuderie private in Europa. Sembrava venuto il momento delle 3 litri e John Wyer, si dedicò alla preparazione delle Mirage M2. Ma il ritardo nella loro messa a punto lo costrinse a far scendere in pista le GT40 dotate di un 5 litri con testata Gurney-Weslake. Mai ritardo fu tanto provvidenziale: le GT40 vinsero a Brands Hatch, a Spa, a Monza, a Watkins Glen, a Kyalami e anche a Le Mans, portando alla Ford un inaspettato titolo di campione del mondo costruttori. Per il 1969, lo stesso Wyer si rendeva conto che sarebbe stato impossibile ripetere un simile colpo, tanto più dopo aver visto, al Salone di Ginevra, la nuova Porsche 917. Le Mirage 2 intanto non riuscivano a crescere e il ricorso alle collaudate e gloriose GT40 diventata inevitabile. Le ormai vecchie GT40 furono capaci di sorpendere ancora una volta, vincendo a Daytona e a Le Mans con Ickx, davanti alla Porsche 908 di Hans Hermann. La cosa più strana di questa vittoria non è tanto il fatto che venne ottenuta con uno small block quanto il fatto che si trattava sempre della stessa vettura, la 1075, che aveva vinto l'anno prima a Le Mans, a Brands Hatch, a Watkins Glen, a Spa e, all'inizio della stagione 1969, a Sebring!
Harley Cluxton è attualmente il proprietario della 1075, la Ford GT40 che, come scrissero allora i giornali, «non voleva smettere più di vincere». In occasione della riunione di Kingman ho potuto provarla e il suo stato di salute è sempre sorprendente. Ero tentato di spingerla nuovamente al massimo come ai tempi delle gare, poi ho avuto pietà di Cluxton. Però mi sono tolto la soddisfazione di far rilevare alcune prestazioni: mi hanno cronometrato da 0 a 100 km/h in 5 secondi e 02, mentre con partenza da fermo ho percorso i 400 metri in 12,5 secondi, la velocità di uscita era di 185,39 km/h. Che piacere ritrovare ogni tanto qualcuno che non invecchia. ■

Le Ford GT40 al raduno di Kingman. Il motore era un 5 litri con testata Gurney-Weslake. Provata in pista da Phil Hill, che non ha voluto esagerare, la macchina è passata da 0 a 100 km/h in 5,02 secondi ed ha percorso i 400 metri, con partenza da ferma, in 12,5 secondi uscendo alla velocità di 185,39 km/h.

Phill Hill ricorda la carriera di John Wyer, morto l'8 aprile 1989 a Scottsdale (Arizona) all'età di settantanove anni.

John Wyer aveva lavorato nel settore automobilistico fin dal 1927, alla Sunbeam prima e poi alla Solex. La sua prima esperienza come direttore di corsa risale alla 24 Ore di Spa del 1948, dove incontrò David Brown, che aveva appena acquistato l'Aston Martin e che gli chiese di dirigere la sua équipe sportiva. A lui si devono le DB2, DB3, DB3S, DBR1, DBR2, i progetti 212 e 215, nonché le vittorie al Nürburgring, al Tourist Trophy, a Goodwood e soprattutto a Le Mans nel 1959 con Carrol Shelby e Roy Salvadori. Quando lo incontrai per la prima volta nel 1952, aveva già fama di abile organizzatore e di capo intransigente. Mi riesce difficile criticare la Ferrari, avendo vinto tre volte a Le Mans, ma devo dire che lì non esisteva una strategia di corsa: ci si arrangiava tra pilota e copilota. Fortunatamente le Testa Rossa erano tanto veloci quanto solide e affidabili. Guidare per John Wyer era invece tutt'altra cosa. Per la 24 Ore di Le Mans egli aveva preparato una tattica ben definita: una vettura doveva mantenere una certa media, mentre l'altra doveva attaccare. Con un'altra persona questi «ordini di scuderia» sarebbero apparsi irritanti, ma con John Wyer si era sicuri che la strategia avrebbe funzionato. John lavorò per la Ford soltanto due anni, poi fondò con John Willment la J.W. Automotive, sotto le insegne della Gulf. Furono gli anni migliori di Wyer, che potè sviluppare le GT40 secondo i suoi intendimenti, riportando una serie impressionante di vittorie. Così impressionante che la stessa Porsche si rivolse a Wyer e alla Gulf, che l'avevano battuta a Le Mans, per costituire una équipe capace di far vincere la 917. Quando la Porsche si lanciò nella Can-Am, Wyer si ritirò, non senza aver vinto a Le Mans per la quarta volta nel 1975 con Jacky Ickx e Derek Bell su una Mirage Ford GR8.

P.H.

Nella foto in alto, David Brown e John Wyer (ultimi due a destra), nello stand Aston Martin al Salone di Parigi del 1956. Sopra, Eric Broadley e John Wyer con la Lola Mk VI cui si ispirò la GT40. Sotto, Wyer, Broadley e Lunn con la prima GT40.