Canada $ 10.00 / Francia F. 50 / Gran Bretagna Lgs. 5.00 / Grecia Drs. 900 / Spagna Pts. 900 / Svizzera Frs. 12,50 / Svizzera C.T. Frs. 12,00 / Usa, N.Y.C. $ 8.50 - others $ 8.75

AutoCapital

Mensile - N. 9 - settembre 1988 - Lire 7.000
Sped. abb. post. gruppo III/70

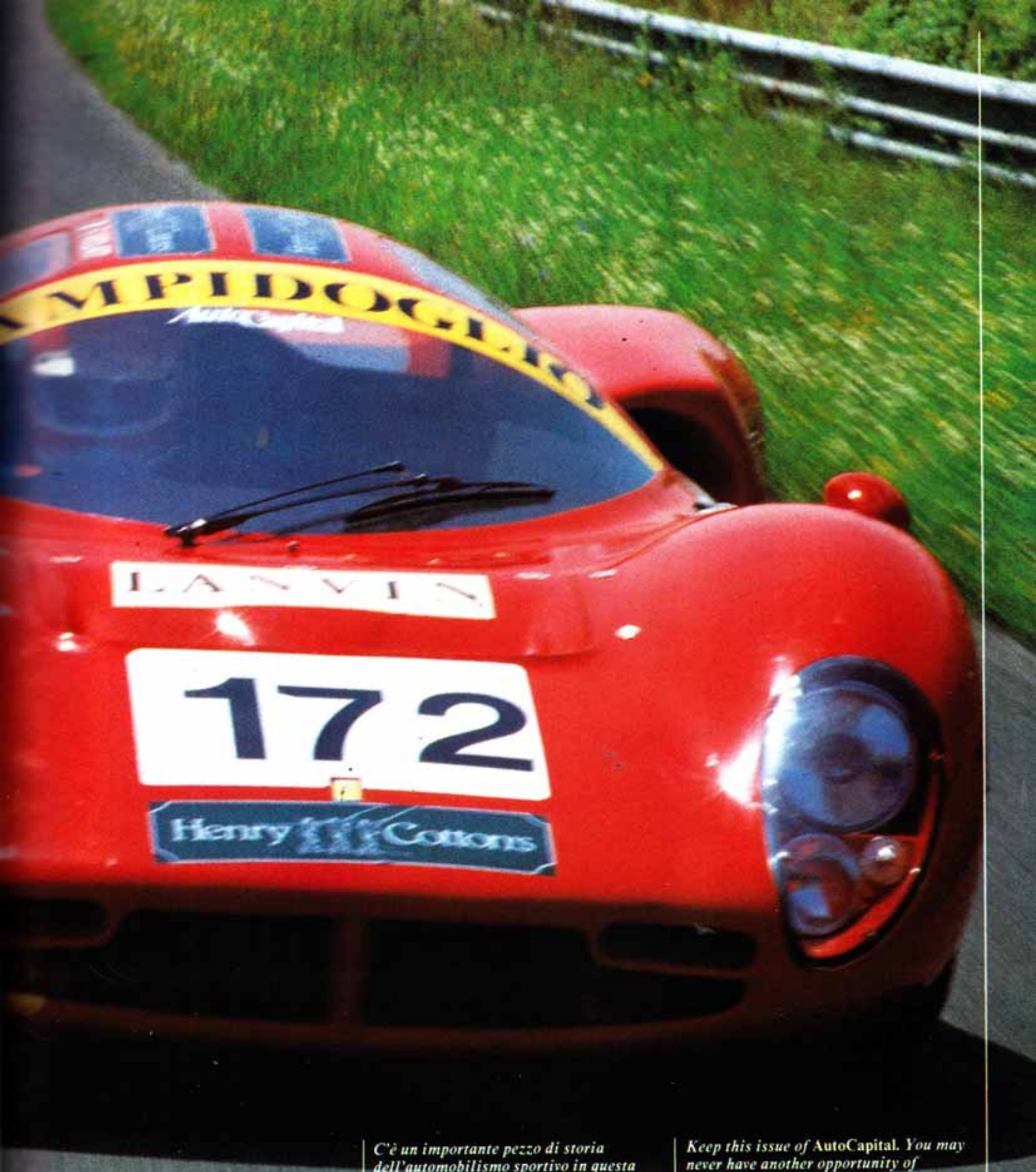
Anteprima mondiale, in prova la nuova Mercedes 190 16 valvole

Speciale Porsche, *AutoCapital* ti fa guidare in pista tutte le nuove supercar di Stoccarda

I mostri sacri / *Conservate questo numero di* AutoCapital. *Difficilmente avrete l'occasione di vivere una prova tanto eccezionale: il confronto, 20 anni dopo, tra le più famose rivali della storia dello sport automobilistico, la Ferrari P2/3 e la Ford GT40*

La sfida

Gli Orazi con l'ovale blu erano 11, altrettanti i Curiazi con lo scudetto giallo. Il Circo Massimo non era a Roma, ma nel cuore della Gallia, a Le Mans. L'epoca? Esattamente 1965 anni dopo Cristo, il 19 e 20 giugno. La gara era naturalmente la celeberrima 24 ore di Le Mans: i contendenti erano gli squadroni Ford e Ferrari, mai tanto agguerriti. Perché tanto pubblico (oltre 100 mila persone) affollava una gara per vetture sport-prototipo, una massa di appassionati che oggi neppure il più importante appuntamento di Formula 1 riesce ad avvicinare? La ragione è semplice: in quegli anni, la regina tra le specialità automobilistiche era proprio la categoria delle auto a ruote coperte, assai più seguita delle varie formule monoposto. E tra le sport, quelle che avevano creato il mito e che il pubblico voleva vedere in lotta serrata erano loro, le Ferrari serie P e le Ford GT40, proprio le vetture che *AutoCapital* ha messo a confronto e presenta ai lettori in queste pagine in esclusiva.
Nel 1965, la casa americana aveva iniziato già da qualche anno a interessarsi alle gare per vetture sport, ritenute ottimi testimonial per le proprie campagne pubblici-



C'è un importante pezzo di storia dell'automobilismo sportivo in questa immagine: la Ferrari 330 P2/3 n. 0828, qui condotta da Duilio Truffo, tiene testa alla Ford GT40 n. 1042.

Keep this issue of **AutoCapital.** *You may never have another opportunity of enjoying the comparison test between two of the best sports racers: Ferrari P2/3 and Ford GT40.*

R. Carrer

Nella foto grande, la Ferrari P2/3 n. 0828 in controsterzo; questa vettura è stata utilizzata dalla Scuderia Ferrari nel 1965. Nella foto piccola, la Ford GT40 n. 1042 del 1967.

R. Carter

tarie. L'avvicinamento era stato graduale: all'iniziale distaccata attenzione per le vicende delle Cobra di Carroll Shelby e dei loro duelli con le Ferrari, si era presto sostituito l'appoggio deciso a vari team, tra cui in particolare quelli di Eric Broadley e le sue Lola Gt e di Shelby ormai dotato delle notevolissime Cobra Daytona.
Sulla strada del successo c'era però sempre lo stesso ostacolo: Ferrari e le sue vetture.
Da questa considerazione nacque nel 1963 l'abboccamento tra Ford e Ferrari, una mossa neppure tanto lontana dai desideri dell'uomo di Maranello alla perenne ricerca di nuove e consistenti risorse economiche. Il timore (fondato) da parte di Ferrari di perdere il controllo assoluto dell'azienda e soprattutto dell'amato settore agonistico fece però naufragare il fidanzamento. A Maranello la vita continuò come prima, ma a Dearborn non ci si rassegnò ad abbandonare l'idea delle sport: se l'accordo era saltato, la Ford in prima persona sarebbe scesa in campo, o meglio in pista. Nel giro di un anno, una vettura da leggenda prese vita presso il Ford advanced vehicles (Fav), un reparto creato appositamente in Inghilterra. All'inizio dell'aprile 1964 la nuova Ford GT40 era pronta: l'intera stagione sarebbe stata il banco di prova per saggiarla. E Ferrari? Aveva deciso di accettare la sfida non solo tra i prototipi, dove le 250 P del 1963 si erano evolute nelle potenti 275/330 P (vedere *AutoCapital* n. 1/88), ma anche nelle Gt per solle-

vare le ormai anzianotte Gto da un compito sempre più duro. Ecco quindi nascere la 250 Lm (vedere *AutoCapital* n. 8/87), la prima berlinetta Ferrari a motore posteriore. Ma la presenza del nuovo avversario, e la consapevolezza delle sue potenzialità, non lasciarono a lungo tranquilli gli uomini di Maranello. Eccoli quindi ben presto impegnati a fondo, e nel febbraio 1965 iniziare i test delle nuove armi: le 330 P2 (una delle quali è la vettura provata da *AutoCapital*) assai più potenti e leggere delle 330 P. La Ford dal canto suo aveva affidato la GT40 a Carroll Shelby, che ne eliminava i difetti di gioventù (per ogni ulteriore particolare, vedere *AutoCapital* n. 8/87, oltre allo speciale dedicato alla Ford allegato al n. 10/85).
Il duello poteva dunque iniziare.
Le prime scaramucce erano alla 2.000 chilometri di Daytona, il 28 febbraio. Nelle prove il miglior tempo è di John Surtees con la 330 P2 schierata dal team Nart di Luigi Chinetti. In gara però per le Ferrari è il disastro: si ritirano una dopo l'altra, lasciando via libera alla vittoriosa GT40 di Miles e Ruby. Il successo delle vetture americane è completato dal terzo posto di Ginther e Bondurant. Il secondo round è il 27 marzo a Sebring, per la classica 12 ore. Malgrado l'assenza delle Ferrari ufficiali, la GT40 di McLaren e Miles è solo seconda dietro alla Chaparral 2D pilotata da Jim Hall e Hap Sharp. Il primo vero scontro diretto avviene alla 1000 km di Monza, il 25 aprile. Sul circuito di casa, le auto di

Ancora la Ferrari 330 P2/3 n. 0828: la doppia sigla testimonia che la vettura, nata come P2, venne successivamente modificata adottando alcuni elementi delle P3, a partire dal padiglione più basso e profilato.

R. Carter

Maranello dominano: vince la 275 P2 di Parkes e Guichet, mentre seconda è la 330 P2 di Surtees e Scarfiotti. Quest'ultima vettura, al suo debutto a Monza, è proprio quella con telaio n. 0828 che *AutoCapital* presenta in queste pagine. Anche la successiva Targa Florio è appannaggio delle Ferrari; vince la 275 P2 di Lorenzo Bandini e Nino Vaccarella.

Al Nürburgring, il 23 maggio, nuova perentoria affermazione Ferrari: si impone proprio la 330 P2 n. 0828, pilotata da Scarfiotti e Surtees.

Si arriva così a Le Mans, il 19 e 20 giugno. Ferrari schiera due 330 P2, una 275 P2, due 365 P, cinque 250 Lm (come sempre affidate a privati) e una 275 Gtb Competizione, l'unica Gt del gruppo. Ford mette in campo sei prototipi GT40 (quattro con il vecchio propulsore da 4,7 litri e due con il nuovo potentissimo 7 litri) e cinque Cobra Gt. Le nuove Ford 7 litri si dimostrano più veloci delle avversarie, stabilendo nuovi record della pista: durante la lunga gara però si ritirano tutte per noie meccaniche. In casa Ferrari però non si ride: anche i prototipi di Maranello concludono la gara anzitempo ai box, lasciando così il campo libero all'affermazione della 250 Lm di Masten Gregory e Jochen Rindt.

Ce n'è abbastanza per infiammare del tutto il pubblico. Le gare sport-prototipo sono ormai sulle prime pagine dei quotidiani, e i due contendenti si trovano costretti a elaborare nuove strategie. Al termine della stagione infatti il dominio Ferrari è ancora sensibile, ma l'alito dell'inseguitore è sempre più vicino: nascono per questo le 330 P3, più aerodinamiche e veloci delle antenate. In casa Ford, invece, si decide di concentrare gli sforzi sulle tre più importanti gare, e cioè Daytona e Sebring in America, ma soprattutto Le Mans. Una vittoria alla leggendaria 24 ore francese vale infatti, in termini di risonanza, quanto un intero campionato.

La stagione 1966 in effetti premia la scelta della casa americana. A Daytona i pri-

mi tre posti sono delle GT40, e a Sebring i primi due. Magra soddisfazione per Ferrari e le sue nuove P3 diviene a questo punto vincere a Monza. La battaglia è come sempre rimandata a Le Mans: e la perfetta macchina da guerra americana funziona egregiamente, infliggendo alle auto di Maranello lo smacco dell'arrivo vittorioso in formazione a tre. La stagione '66 si è risolta a favore della Ford: la Ferrari deve rispondere degnamente. E la risposta, la leggendaria 330 P4, avrebbe restituito, nel febbraio 1967 a Daytona, lo schiaffo di Le Mans: tre P4 tagliano per prime il traguardo, perfettamente affiancate.

Al secondo round, a Sebring, Ford restituisce il colpo, piazzando due vetture ai primi due posti. Con questa parità di vittorie si arriva a Le Mans il 10 e 11 giugno. Un'altra gara memorabile, piena di colpi di scena e di suspense, al termine della quale la GT40 di A. J. Foyt e Dan Gurney ha la meglio sulle P4 di Parkes/Scarfiotti e Mairesse/Beurlys.

Per Dearborn è abbastanza: avere umiliato gli avversari per due anni di fila a Le Mans ha prodotto effetti positivi clamorosi sull'immagine. Ancor prima del termine della stagione 1967 la Ford si ritira dal campionato marche. Le GT40 avrebbero però continuato a correre, grazie al team di John Wyer che con le sue Gulf Mirage (uno sviluppo delle GT40 prima serie) azzurre e arancio avrebbe trionfato ancora a Le Mans nel 1968 e nel 1969.

Ferrari coglie l'occasione per evitare di schierare, nel successivo 1968, le proprie vetture ufficiali nel campionato sport-prototipi, e concentra gli sforzi sulle monoposto di F1.

AutoCapital ha messo a confronto queste due leggende perché accanto ai motivi di interesse storico ce n'è uno di piena attualità: quella che i lettori possono ammirare in queste pagine è un'anteprima di ciò che si potrà vedere, durante la prossima stagione, nelle più importanti gare europee per auto storiche. Grazie ai proprietari

La Ford GT40 n. 1042 in corsa. Questa vettura disputò le principali gare di durata della stagione 1967 con i colori della scuderia Brescia Corse; a Le Mans venne però iscritta dalla Scuderia Filipinetti, il celebre team privato ancora legato anche alla Ferrari.

R. Carrer

l'estintore; la leva del cambio è a destra, come la guida, e la pedaliera è un po' disassata a sinistra rispetto al volante. Contatto... rumore di pompe... avviamento: un ronzio prolungato, e subito ecco il rumore secco e forte del 12 cilindri molto sensibile al solo sfiorare l'acceleratore. Dopo avere scaldato il motore, mi avvio lungo la corsia dei box, partendo a fatica perché i rapporti sono assai lunghi; con un paio di leggere sfrizionate mi immetto in pista e innesto la seconda marcia. Non supero i 3.500 giri, con un filo di gas passo in terza marcia, aumento ancora, ma compio un paio di giri a bassa andatura tenendo sotto controllo le temperature. Cerco di abituarmi alla P2/3 prima di effettuare qualche giro veloce. Dopo tre giri, necessari a mandare in temperatura l'acqua, l'olio, i freni, le gomme, l'olio del cambio ed il mio piede, comincio a tirare: all'inizio del rettilineo principale dopo il curvone a sinistra, da cui esco in seconda marcia, affondo il piede e aspetto i 420 cavalli dichiarati, che su 800 chili si fanno sentire, in tutti i sensi, anche nel suono! Il rumore che produce il V 12 di Maranello con gli scarichi quasi liberi è ciò che di più melodioso esista per gli appassionati: oltre all'accelerazione che sento nella schiena, questa musica mi inebria a tal punto che verrebbe voglia di non cambiare marcia, ed ascoltare solo gli acuti; ma il contagiri mi avvisa che sono già ad 8.000 giri, e le raccomandazioni che mi sono state fatte prima di partire sono già superate di 500 giri. Salgo di marcia, ma

anche con il calo di giri questo suono mi riempie i timpani; ed è già ora di passare in quarta. Passo in quinta sulla piccola salita quasi al fondo del rettilineo. Non mi fido ad eseguire subito una staccata e quindi inizio a frenare abbastanza presto rispetto al solito: meno male, perché la Ferrari, anche se pesa solamente 800 chili, è abbastanza difficile da fermare. La corsa del pedale è un po' lunga e di conseguenza la frenata non è precisa ed efficace, riesco a rallentare a malapena e scalando fino alla seconda marcia affronto il tornantone a destra in salita. Sempre in seconda dopo una leggera frenata entro nella lunga esse sull'altipiano, in uscita affondo e la P2/3 ulula e schizza via verso la seconda esse più veloce, mentre innesto la terza marcia. Arrivo alla seconda esse più veloce della precedente: l'affronto dopo avere nuovamente messo la seconda marcia. A metà della curva provo a mettere giù il piede a tavoletta, la P2/3 accenna un sovrasterzo di potenza molto secco, senza preavviso, per cui solo con un rapido controsterzo riesco a dominarla. Esco in forte controsterzo dalla curva, e passo in terza marcia dove inizia la discesa prima della curva a destra. La affronto sempre in terza, dopo una leggera frenata ed esco un po' stretto per affrontare meglio la curva a sinistra in contropendenza, da cui si deve uscire veloci per affrontare le due successive curve in salita. Nella seconda di queste due curve, quasi alla sommità della salita, avverto un po' di sovrasterzo in uscita,

La Ford nel mondiale marche 1965-'69

1965	Daytona 2000 km	1 K. Miles/L. Ruby 3 R. Ginther/R. Bondurant
	Sebring 12 ore	2 B. McLaren/K. Miles
	Monza 1000 km	3 B. McLaren/K. Miles
	Nürburgring 1000 km	8 C. Amon/B. McLaren/P. Hill
1966	Daytona 24 ore	1 K. Miles/L. Ruby 2 D. Gurney/J. Grant 3 W. Hansgen/M. Donohue 5 B. McLaren/C. Amon R. Bucknum/R. Ginther
	Sebring 12 ore	1 K. Miles/L. Ruby 98.07 mph 2 W. Hansgen/M. Donohue 12 A.J. Foyt/R. Bucknum
	Spa 1000 km	2 J. Whitmore/F. Garner
	Le Mans 24 ore	1. B. McLaren/C. Amon 2 K. Miles/D. Hulme 3 R. Bucknum/R. Hutcherson
1967	Daytona 24 ore	7 B. McLaren/L. Bianchi
	Sebring 12 ore	1 B. McLaren/M. Andretti (Mk IV) 2 A.J. Foyt/L. Ruby 5 U. Maglioli/N. Vaccarella (Mk I)
	Le Mans 24 ore	1 D. Gurney/A.J. Foyt (Mk IV) 4 B. McLaren/M. Donohue (Mk IV)
1968	BOAC 500 Brands Hatch	1 J. Ickx/B. Redman 4 P. Hawkins/D. Hobbs
	Monza 1000 km	1 P. Hawkins/D. Hobbs 7 W. Mairesse/«Beurlys»
	Nürburgring 1000 km	3 J. Ickx/P. Hawkins 6 D. Hobbs/B. Redman
	Spa 1000 km	1 J. Ickx/B. Redman 4 P. Hawkins/D. Hobbs 8 Prophet/Bond 9 Sadler/Green
	Watkins Glen 6 ore	1 J. Ickx/L. Bianchi 2 D. Hobbs/P. Hawkins 15 B. Wonder/Cuomo/Caldwell
	Austria 500 km	3 P. Hawkins
	Le Mans 24 ore	1 P. Rodriguez/L. Bianchi
1969	Sebring 12 ore	1 J. Ickx/J. Oliver
	BOAC 500	5 D. Hobbs/M. Hailwood
	Monza 1000 km	4 H. Kelleners/R. Jost
	Nürburgring 1000 km	6 H. Kelleners/R. Jost
	Le Mans 24 ore	1 J. Ickx/J. Oliver 3 D. Hobbs/M. Hailwood 6 H. Kelleners/R. Jost
	Watkins Glen 6 ore	5 H. Kelleners/R. Jost

che non desta preoccupazioni particolari per me. Subito dopo mi aspetta una bella frenata che mi impegna parecchio, e in cui spesso si arriva lunghi, perché la esse che si deve affrontare è la più lenta di tutta la pista, ed è subito dietro il dosso, arrivo un po' lungo come previsto, ma il pedale del freno è elastico e la frenata non è delle migliori: non riesco a prendere bene il punto di corda e di conseguenza esco male dalla seconda parte della curva con il motore sotto coppia. Ma anche a 3.000 giri il motore Ferrari è molto pronto, riprendo subito i giri e innesto la terza prima del curvone a destra in discesa che precede una esse veloce. Dopo questa esse metto la quarta, ma sono quasi al curvone di sinistra detto del Correntaio: frenata da destra quasi al centro pista e già leggermente in curva, seconda e vado a corda, apro con dolcezza fino a dare tutto gas. La curva è molto lunga, la Ferrari va in appoggio a destra e rimane in assetto costante fino quasi alla fine curva dove occorre riprenderla con il volante perché il motore è già a 7.500 giri, e la potenza si fa sentire. Terza a 7.500 giri, quarta a 7.000 giri e sfreccio davanti ai box mettendo la quinta subito dopo. In quest'ultimo tratto di rettilineo mi sono gustato l'accelerazione e soprattutto il rumore del 12 cilindri, che sembra ti entri dappertutto, il suo rumore è rabbioso e dai 6.000 giri in poi sembra che entri in funzione un altro motore che ti aiuta nella spinta. Questa melodia è talmente bella per le mie orecchie che avrei desiderato non avere il casco, per godermela ancora di più.

FORD GT40

Quando mi dissero che avrei dovuto provare la Ford GT40, mi venne in mente un flash della 24 ore di Le Mans del 1969 in cui Jacky Ickx e la sua GT40 erano stati ripresi dall'elicottero. Si vedeva l'auto sfrecciare fra gli alberi a più di 300 km l'ora sul lungo rettilineo che porta a Mul-

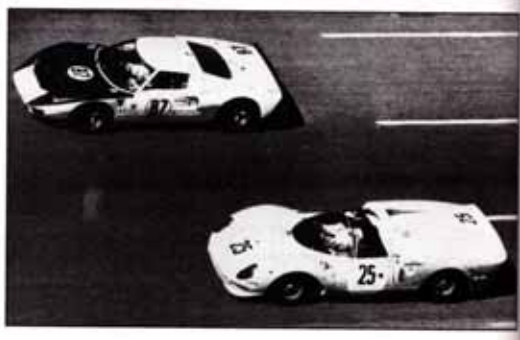
La Ford GT40 e i suoi particolari. Nella pagina accanto, l'esterno della vettura. In questa pagina, in alto, l'abitacolo completamente originale; sotto, il potente 8V da 4,7 litri e 390 Cv.

R. Carrer

sanne, e l'elicottero stentava a tenere il passo di questa vettura che avrei tanto desiderato guidare, anche se ancora privo di patente. Mi rendevo conto che era uno di quei sogni irrealizzabili, però non riuscivo a cacciarlo dalla mia mente: e oggi sto per coronare un vecchio sogno: sedermi su una Ford GT40, per di più al Mugello che è la mia pista preferita, teatro della mia pole position in F. 2 nel 1975. Il desiderio di metterla subito in moto è forte, ma voglio conoscerla bene, da vicino. Il muso della GT40 è molto moderno, più delle sue concorrenti di allora: il cofano è squadrato, mentre la forma dei fanali è simile alle sport dei nostri giorni. La caratteristica di maggiore spicco delle vetture anni 70 rispetto a quelle attuali è evidenziata proprio da questa vettura: la bocca del radiatore anteriore è inclinata verso la strada, anciché al contrario come nelle vetture odierne, ad esempio la Ferrari F. 40. Era lo stesso anche per la Lola T 70 e le varie Ferrari di quei tempi. Ai lati del radiatore troviamo le prese d'aria per freni anteriori, e subito dopo le luci di posizione già nella parte tondeggiante di raccordo con il parafango. Tutta questa parte bassa, che a mezzogiorno rimane in ombra, è divisa da uno spigolo della carrozzeria dalla parte superiore in cui sono alloggiati i fari rettangolari smussati ai lati e l'ampia apertura per la fuoruscita dell'aria calda dal radiatore, agevolata da una bavetta per migliorare l'estrazione. Tra i parafanghi e la parte centrale del cofano ci sono due piccole prese d'aria Naca per il raffreddamento dell'abitacolo. Al centro vicino al parabrezza un'altra di queste prese un po' più grandi assicura altra aria. Il tergicristallo singolo a tutta ampiezza sul cristallo è montato quasi centrale vicino alla presa d'aria, e alla sommità dei parafanghi sotto al parabrezza sono alloggiati i due bocchettoni per il rifornimento del carburante. Il profilo è una delle cose meglio riuscite: pur essendo una vettura molto potente, ha una linea assai snella, che la fa sembrare più piccola di quanto sia in realtà. Le porte in vetroresina hanno una forma particolare, la parte alta oltre il finestrino in plastica laterale s'incastra arrotondata, tipo puzzle, al resto del tettuccio. Se la si guarda dall'alto con le porte aperte la GT40 sembra quasi una spider con solo la fascia centrale. Dal cofano posteriore s'intravedono attraverso il plexiglas gli otto cornetti d'aspirazione leggermente sfalsati del classico otto cilindri Ford. Ai lati due prese d'aria, e più arretrata si trova un'altra alettatura per l'uscita dell'aria calda dal motore; nella parte posteriore del cofano, che è tronca, troviamo un'altra serie di fori rotondi con la stessa funzione. Più in basso c'è un'ampia grigliatura suddivisa in tre parti: la parte centrale è riservata all'uscita del tubo di scarico, e le parti laterali sono per il radiatore dell'olio e per l'olio del cambio. I cerchioni sono bruniti, a sei razze con il gallettone centrale molto grande a tre lobi. La vettura monta pneumatici da sei pollici anteriori e posteriori da nove con diametro di 15 pollici. Quando mi infilo nell'abitacolo mi aspetto un interno spartano: invece trovo dei sedili accoglienti in velluto nero originali della vettura, tutti traforati e abbastanza comodi; sono però troppo inclinati per i miei gusti e non regolabili, quindi stento ad arrivare bene ai pedali. Il volante è decisamente grande (non sono più abituato a questi diametri) e toglie abbastanza la visuale. Al centro del cruscotto c'è ben visibile il contagiri, con tutti gli altri manometri ai lati; la leva del cambio è a destra tra il sedile e la scocca, e sui longheroni centrali ci sono i due buchi per i serbatoi con piastre ovali avvitate. I due vani quadrati laterali non sono tasche portaoggetti, ma servono solamente a dare più consistenza (per la struttura scatolata) alle due portiere che si potrebbero deformare con

Ferrari P2/3 e Ford GT40 a confronto

	Ford GT40	Ferrari 330 P2/3 (365 P)
MOTORE		
Posizione	posteriore longitudinale	posteriore longitudinale
Numero cilindri	8 a V	12 a V
Alesaggio × corsa (mm)	102 × 73	77 × 71 (81 × 71)
Cilindrata (cc)	4.727	3.967 (4.390)
Rapporto di compressione	12,5 : 1	9,8 : 1 (9,7 : 1)
Potenza max (Cv)	390	410 (380)
Regime di potenza max (giri/min.)	700.	8.200 (7.300)
Distribuzione	monalbero, valvole in testa	bialbero in testa per bancata (monoalbero in testa)
Alimentazione	4 carburatori doppio corpo Weber 48 IDA	6 carburatori Weber 40 DCN/2 (6 Weber 42 DCN)
TRASMISSIONE		
Trazione	posteriore	posteriore
Cambio	ZF 5 DS-25 a 5 marce + Rm	Ferrari a 5 marce + Rm
AUTOTELAIO		
Sospensione anteriore	a ruote indipendenti, molle elicoidali e ammortizzatori, barra antirollio	a ruote indipendenti
Sospensione posteriore	a ruote indipendenti, tiranti trasversali, molle e ammortizzatori concentrici, barra antirollio	a ruote indipendenti
Sterzo	a cremagliera	a cremagliera
Freni anteriori	Girling a disco	a disco
Freni posteriori	Girling a disco	a disco
Cerchi	6½ × 15 (ant.); 8 × 15 (post.)	8 × 15 (ant.); 9
Pneumatici	5.50 × 15 (aut.); 7,25 × 15 (post.)	8 × 15 (ant.); 9 × 15 (post.)
DIMENSIONI E PESI		
Lunghezza (m)	4,19	4,26 (4,16)
Larghezza (m)	1,78	1,68
Altezza (m)	1,03	1,04 (1,06)
Passo (m)	2,41	2,40
Peso (kg)	834	820



la velocità. C'è anche uno specchietto retrovisore al centro del cristallo, ma posteriormente il plexiglas opaco (per il calore del motore che crea vapori) e inclinato del cofano rende la visibilità pressoché nulla. Bisogna affidarsi agli specchietti laterali del cofano, che pur se vibrano lasciano intravedere se qualcuno segue. Contatto, pompe, la pressione benzina raggiunge i suoi valori, avviamento. Il rumore secco del Ford V8 si fa sentire, e le vibrazioni cominciano ad avvisarmi di quello che proverò durante il test. Innesto la prima marcia e mi avvio: stranamente la partenza avviene con dolcezza, senza che il motore debba essere tenuto su di giri, e la GT40 scivola via con un filo di gas senza fastidiosi buchi di carburazione. Compio alcuni giri tenendo d'occhio le temperature olio e acqua, ed eseguo anche qualche cambiata in più del necessario per fare l'abitudine al cambio. Nel frattempo scaldo le gomme ed i freni ripassando bene la pista e immaginando i giri successivi, quando spingerò sull'acceleratore di questa macchina che mi faceva sognare. Aumento l'andatura e la GT40 mi segue bene senza impegnarmi particolarmente, unico neo la scarsa visibilità causa la posizione di guida. Tra l'altro sto volando da una parte all'altra del sedile: mi fermo ai box e aggiungo della gommapiuma anche lateralmente tra le sponde del sedile e da un lato dello schienale, mi faccio stringere bene dalle cinture quasi da non respirare, e alla fine riparto. Così imbrigliato mi sento molto più sicuro, e comincio a forzare sentendo meglio la macchina sotto di me. Il motore già a 3.800 giri spinge bene, non occorre tirare molto le marce data la buona coppia ai bassi regimi: non supero i 5.500 giri fino a quando non mi sento sicuro, poi inizio a tirare fino a 6.500 giri. La potenza si fa sentire: in qualche curva la GT40 parte con il posteriore, ma una rapida correzione senza rilascio dell'acceleratore mi fa rientrare bene in traiettoria. Provo a for-

Le immagini della sfida di 20 anni fa. Nella foto grande, la partenza della 24 ore di Le Mans del 1965, il primo grande scontro Ferrari-Ford. Nelle foto piccole, le due vetture del confronto di* AutoCapital *negli anni d'oro: in senso antiorario, dall'alto: la Ferrari P2 0828 nel 1965 al Nürburgring; la stessa vettura alle prove di Le Mans nell'aprile 1965; la 0828, divenuta 365 P e venduta alla Ecurie Francorchamps, viene spedita a Daytona nel febbraio 1966 dove si fa onore (foto successiva) anche con i nuovi colori della scuderia belga; la Ford GT40 1042 nel 1967 ai box di Sebring, in gara a Daytona e a Le Mans.

zare ulteriormente anche nelle curve più veloci: la Ford parte su quattro ruote in modo abbastanza neutro, per cui anziché correggere con il volante eseguo la traiettoria della curva con il pedale del gas, diminuendo la pressione per chiudere la traiettoria o pigiando per allargarla. Durante questi primi giri provo qualche frenata al limite: non è proprio il caso, quasi vado diritto in fondo al rettilineo anche se non arrivo ancora a pieni giri. Non riesco a capire se è colpa dei freni o degli 850 chili circa da frenare a più di 230 km l'ora: capisco però che non mi conviene esagerare in queste staccate, se voglio terminare la prova. La vettura è veramente facile, quando inizia a sbandare sembra che ti avvisi con anticipo, per cui sono già pronto alla manovra di emergenza: leggero controsterzo e riallineamento graduale senza brusche variazioni. Buono l'uso del cambio e della frizione, e abbastanza morbido il volante che però mi impegna molto per il suo diametro: le correzioni non sono minime, se viste dall'abitacolo. Quando mi fermo e tolgo il casco sono sudato e tutto rosso, non mi sono accorto che ho percorso circa 80 chilometri: ma le facce sorridenti dei presenti ai box mi fanno capire che i miei tempi sul giro sono già degni di nota, e la stanchezza come per incanto sparisce. **Duilio Truffo**