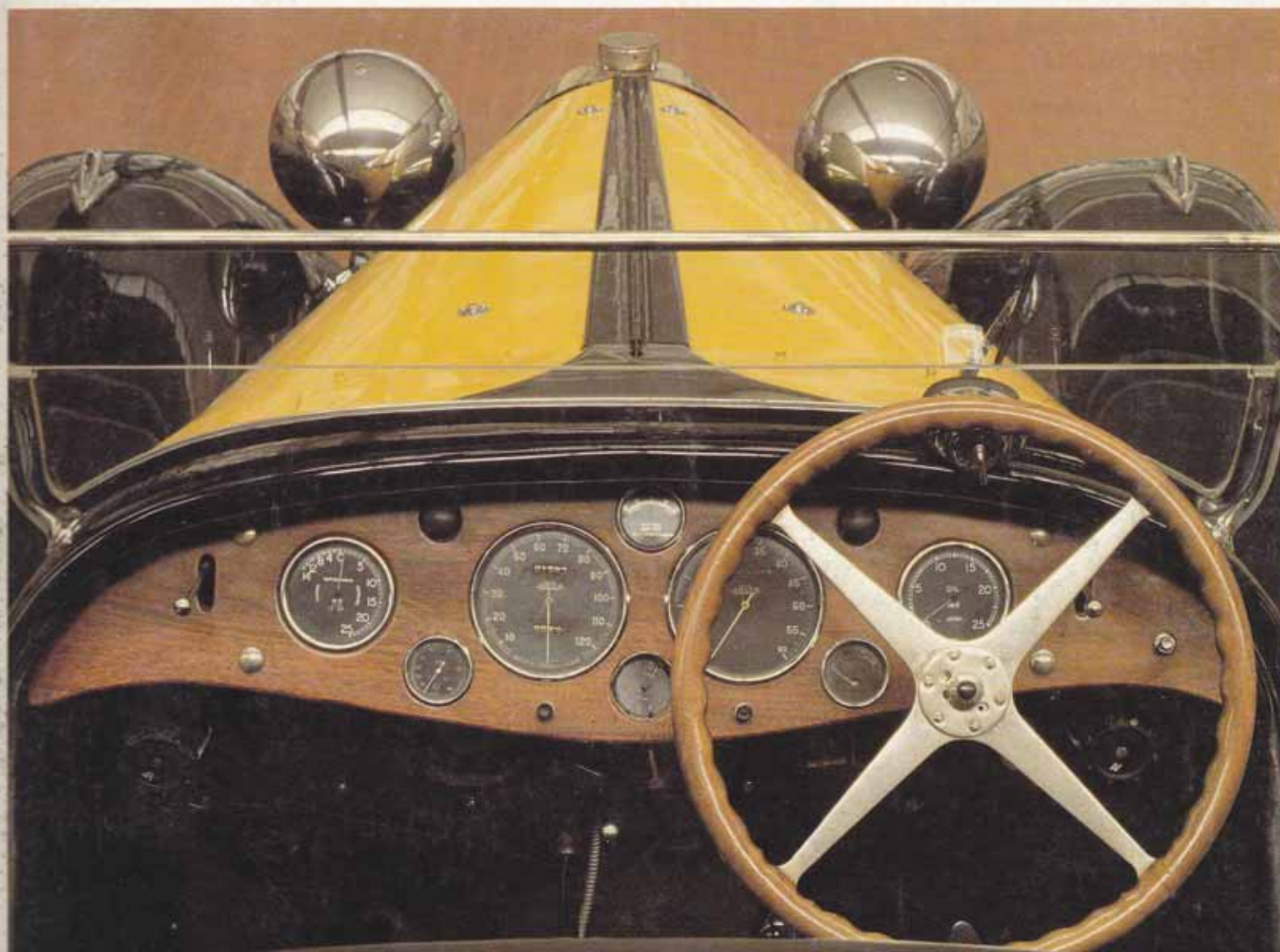


# RUOTECLASSICHE

PERIODICO MENSILE Spediz. in abbon. post. - Gruppo 3°/70

FEBBRAIO 1989

L. 6000



Quando  
l'auto  
è poesia

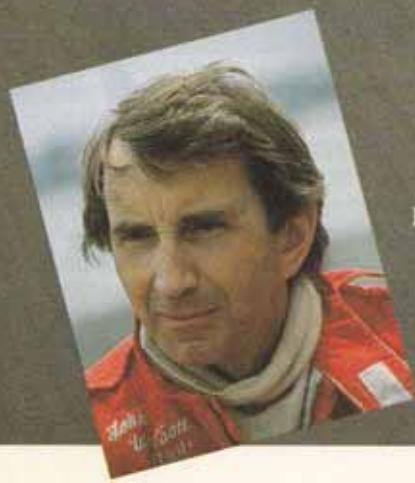
## PROVE E STORIA

- Ansaldo 4CS (1925)
- Studebaker Champion (1948)
- Ford GT 40 (1965)

## PROTOTIPI D'EPOCA

Fiat Turbina  
un jet  
degli anni '50





John Watson è nato a Belfast, in Irlanda, il 4 maggio 1946. Ha debuttato in Formula 1 nel 1973 con una Brabham-Ford. Successivamente ha corso con Surtees, Penske, Brabham-Alfa Romeo e McLaren. Nella sua carriera ha vinto cinque Gran Premi, il primo dei quali in Austria nel '76. Oggi si dedica alle corse del mondiale Endurance.



# La «bestia nera» della Ferrari

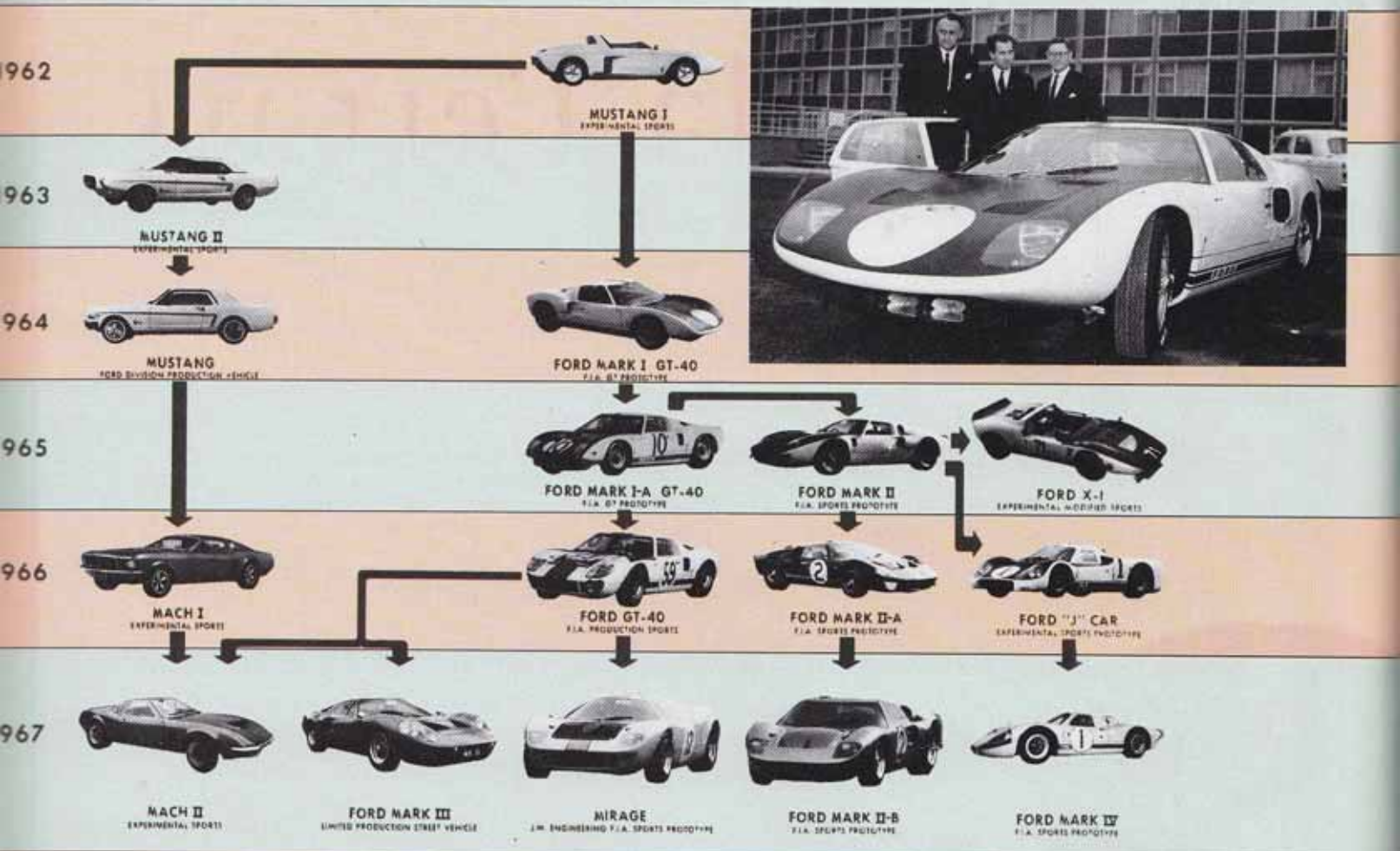
Nel 1963 la Ford, per entrare con successo nelle corse, tentò invano di acquistare la Ferrari. Nacque perciò la GT 40, un prototipo destinato a trionfare quattro volte di seguito a Le Mans. L'ex pilota di F. 1 John Watson ne giudica oggi caratteristiche, prestazioni e comportamento

Come andò esattamente è difficile dirlo. Comunque, per lo più, la raccontano così. Nel marzo 1963 la Ford americana decide che è il momento di rafforzare la propria immagine commerciale attraverso lo sport. Gli americani amano le corse sugli ovali, ma sentono il fascino delle tradizioni europee. Niente di meglio, allora, che correre e vincere la mitica 24 Ore di Le Mans. Per farlo serve un prototipo adatto. Costruirlo è impegnativo, mentre al mondo già esiste chi è abilissimo in questo campo: la Ferrari. Lee Iacocca, all'epoca già un «boss», ma della Ford, decide semplicemente di com-





# DOPO ANNI DI RICERCA E SVILUPPO...



La GT 40 ha una lunga storia sintetizzata nella complessa «genealogia» Ford dell'epoca. Il debutto avviene il 1° aprile 1964 nei pressi dell'aeroporto londinese di Heathrow: tra i padrini, il team manager John Wyer (a sinistra nella foto in alto). Mentre si sviluppa la produzione di serie della Mustang, le esigenze di aggiornamenti continui per le corse portano ad una costante evoluzione del primo prototipo. Nascono così le GT 40 Mark I, Mark II, Mark III e Mark IV. Il primo esemplare ha un motore da 4195 cm<sup>3</sup>: la Mark I e la Mark III da 4736 cm<sup>3</sup>, la Mark II da 6997 cm<sup>3</sup>, così come la Mark IV. Le potenze variano nel tempo da 350 a 500 CV. In totale furono costruiti (o, in parte, ricostruiti) 133 telai. Alcune GT 40 sono state concepite per un uso stradale (nella foto a sinistra lo «stand» di Shelby in occasione di un salone dell'auto). Con la sigla J furono infine costruiti alcuni esemplari con telaio in honeycomb di alluminio: uno di essi purtroppo sarà fatale al noto pilota Ken Miles.

parla. Nel frattempo Enzo Ferrari ha la stessa idea: vendere l'azienda. I giochi sembrano fatti. Ma il Drake si spaventa. Non è abituato a trattare con schiere di avvocati. Lo infastidisce la lentezza delle procedure burocratiche inevitabili all'interno di un colosso come la Ford. Non è questione di soldi, ma di «cultura». Troppo diversa. Il 2 maggio la trattativa è rotta. Iacocca ha una reazione di orgoglio e fa suo il modo di dire (rovesciato rispetto alla consuetudine): «If you can't join them, beat them». Se non puoi allearti con loro, sconfiggili. A Le

Mans, naturalmente. È in quel preciso istante che — se si accetta questa versione dei fatti — viene concepita la Ford GT 40.

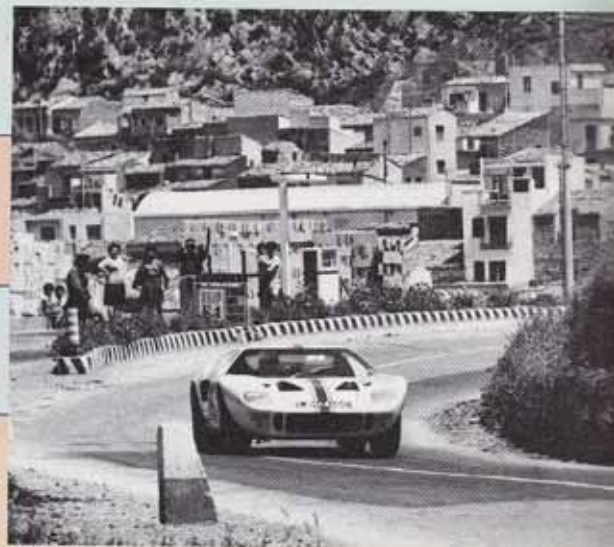
La gestazione è però prolungata e i successi non vengono subito. Un «team» di tecnici (Roy Lunn, Ray Geddes e Carroll Shelby) si reca in Inghilterra per fare esperienza, incontra Eric Broadley e gli offre un contratto. Lo stesso accade con John Wyer, che già aveva vinto a Le Mans nel 1959 come «team manager». Lo staff è pronto: la vettura lo sarà il 1° aprile 1964, in occasione della presentazione alla stampa. È bella,

nei suoi colori Ford bianco e blu scuro e le ruote a raggi. Monta un otto cilindri a V di 90° di 4195 cm<sup>3</sup> (col tempo saliranno a 4736 e, infine, a quasi 7 litri), capace di erogare 350 CV a 7200 giri/min. Il cambio è un Colotti quattro marce, mentre il telaio è costituito da una semimonoscocca ricavata da un traliccio di tubi d'acciaio. La carrozzeria è di fibra di vetro rinforzata. L'altezza di 40 pollici (103 cm) ne segna il destino: da ciò deriva infatti la sigla più conosciuta, GT 40.

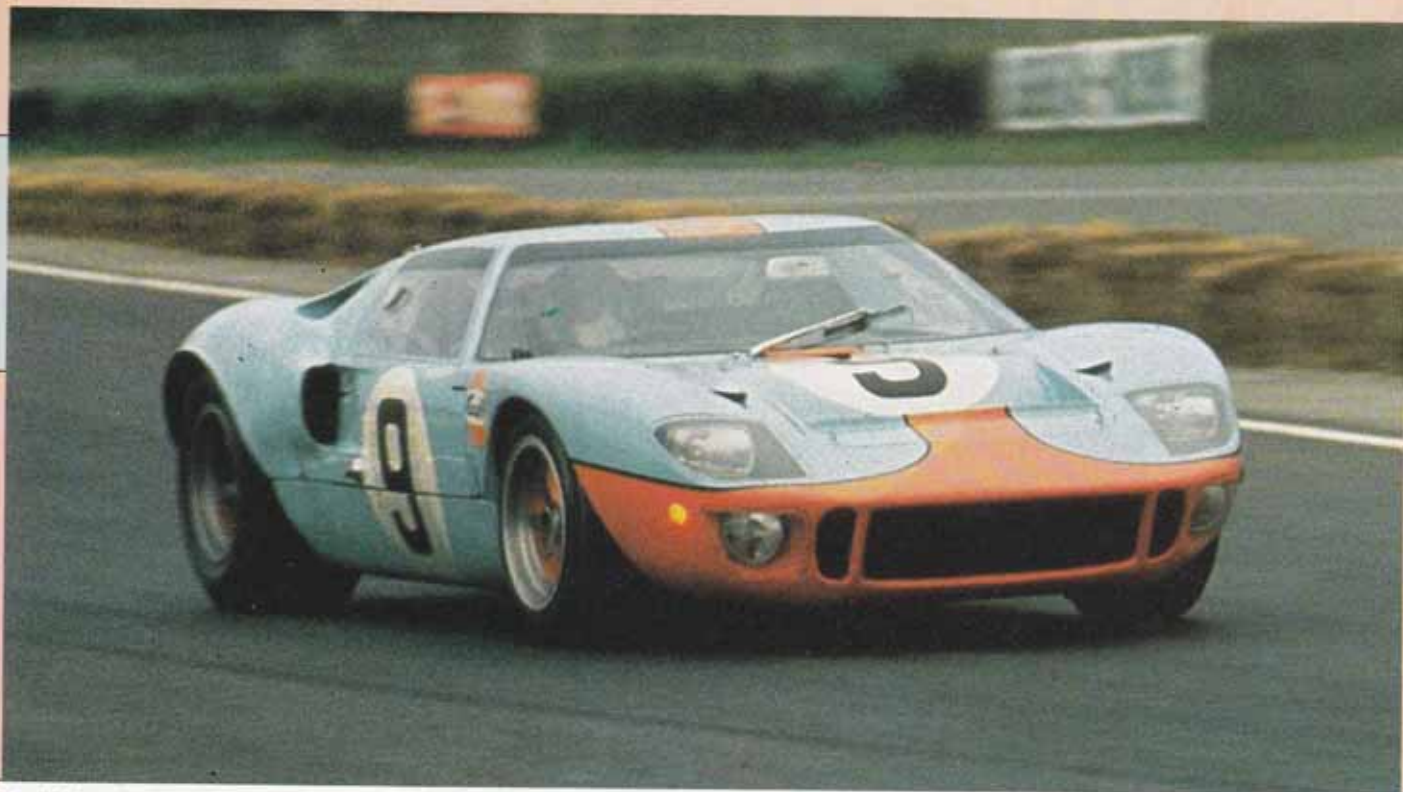
I primi passi del prototipo non sono faci-



## ...I TRIONFI A LE MANS



La GT 40 vittoriosa a Le Mans nel '66 (a sinistra) e in azione nella meno fortunata Targa Florio (sopra). In basso, la versione provata in pista per noi da un collaudatore d'eccezione: John Watson.



li. Il debutto alle prove della 24 ore di Le Mans del 1964 è anzi disastroso: qualcosa non funziona nell'aerodinamica e il pilota francese Jo Schlesser distrugge uno dei due esemplari. Alla 1000 Km del Nürburgring McLaren e Phil Hill si ritirano dopo pochi giri, con le sospensioni a pezzi. A Le Mans, infine, il primo grande scontro con le Ferrari. Tre Ford al via, tre ritirate. I bolidi di Maranello finiscono ai primi tre posti e questo accresce la rabbia degli americani.

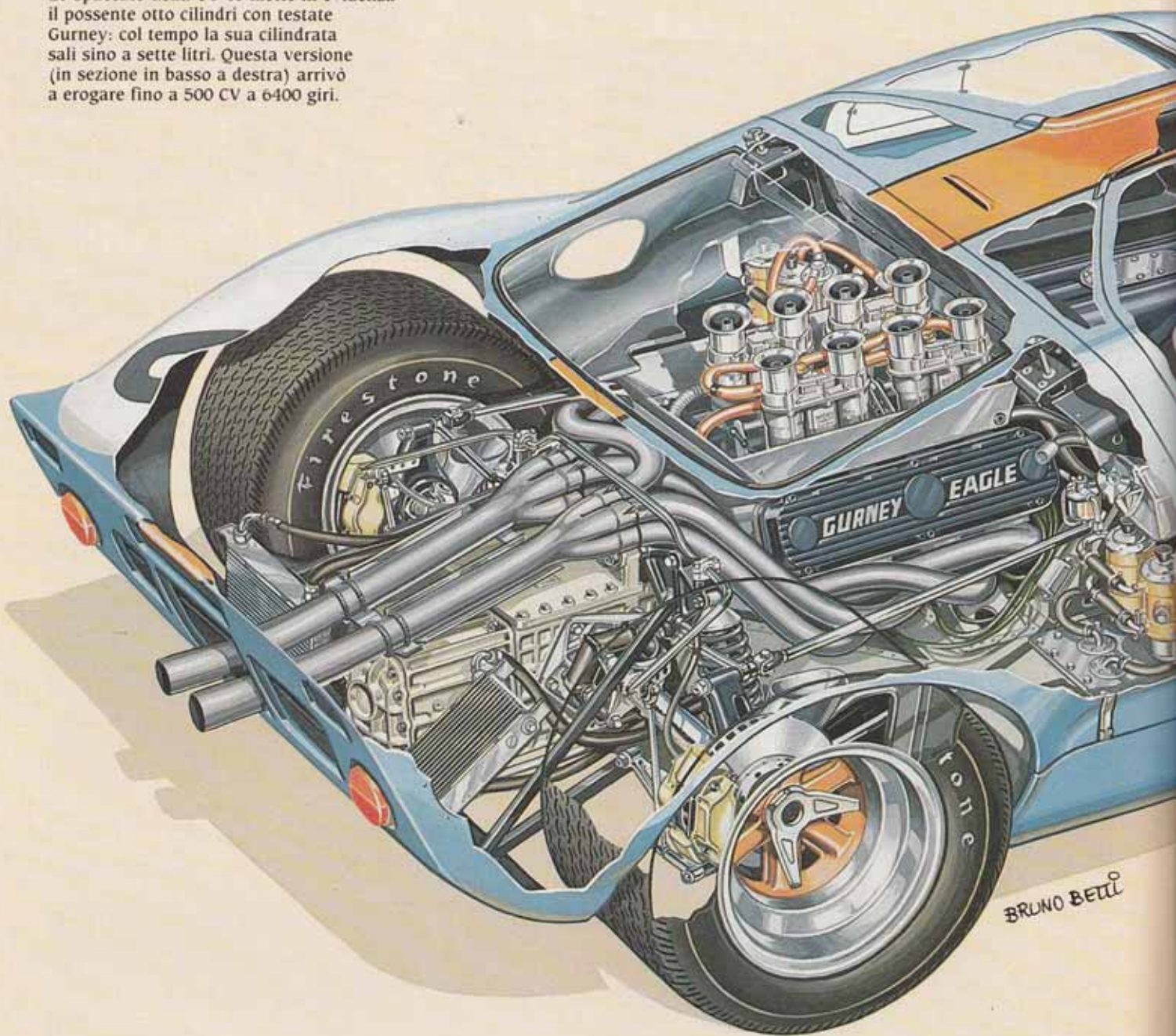
Bisognerà aspettare sino al febbraio 1965 per assistere al successo di una Ford:

sul circuito di Daytona, in Florida, le GT 40 modificate arrivano prima e terza, guidate da Miles-Ruby e Ginther-Bondurant. Ferrari battute, ma si rifaranno a Le Mans: dove tuttavia la Casa di Detroit arriva in forza, con sei vetture nuove. Col tempo la cilindrata del propulsore è infatti salita a 4736 cm<sup>3</sup>, la potenza a 380 CV. Il cambio Colotti è stato sostituito da uno ZF a cinque rapporti, mentre il peso è cresciuto oltre i 900 kg. Lo sforzo però non basta: dal circuito francese lo squadrone Ford esce per la seconda volta battuto.

L'ora della riscossa è però vicina. La 24 Ore di Daytona che apre la stagione 1966 per le sport-prototipo finisce con una tripletta delle GT 40. Ma è a Le Mans che il pubblico attende la rivincita con le Ferrari. La lotta si è fatta impari. «Auto Italiana» titola così il «reportage» dalla corsa francese: «Un trionfo da sei miliardi». Che sarebbero le lire investite dal «Golia» Ford per battere finalmente il «Davide» italiano. L'arrivo in parata delle tre GT 40 con motore da 7 litri di cilindrata entra a far parte della storia delle corse.



Lo spaccato della GT 40 mette in evidenza il possente otto cilindri con testate Gurney: col tempo la sua cilindrata sali sino a sette litri. Questa versione (in sezione in basso a destra) arrivò a erogare fino a 500 CV a 6400 giri.



## Watson: «Così moderna, così datata»



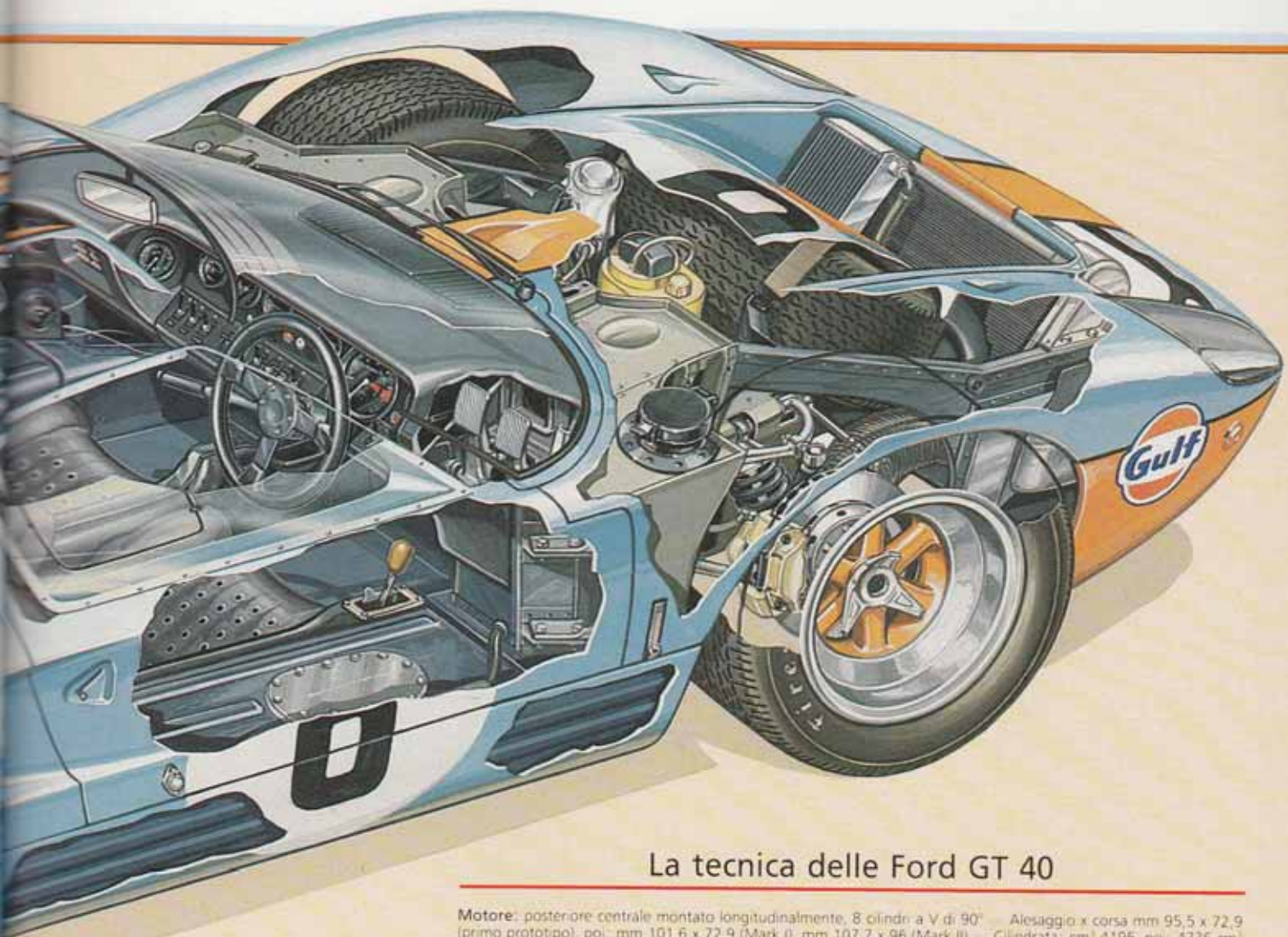
Quel giorno la favola della GT 40 era ancora agli inizi. Si sarebbe ripetuta con puntualità nei tre anni successivi in occasione della 24 Ore di Le Mans. Nel 1967 il successo Ford è meno massiccio, ma forse anche meno sofferto: Gurney e Foyt rimangono in testa dalla seconda ora di gara alla fine. Quarta è l'altra MK IV di McLaren e Donohue, mentre seconda e terza arrivano due Ferrari P4, pilotate da Scarfiotti-Parkes e Mairesse-Beurlys.

A questo punto la Ford, soddisfatta, si fa da parte. A fine stagione annuncia il ritiro dalle corse: cambiano i regolamenti, la cilindrata massima viene fissata in cinque litri per le Sport realizzate in un numero minimo di esemplari e tre litri per i prototipi unici. Ma nel 1968 la GT 40 prosegue ugualmente la sua brillante carriera agonistica nelle mani del team Gulf di John Wyer e nei classici colori celeste-arancio ritratti in queste pagine. Alleggerita ed equipaggiata con un motore di 4942 cm<sup>3</sup> (con po-

tenza dichiarata di 418 CV a 6500 giri/min), la vettura guidata da Pedro Rodriguez e Lucien Bianchi si aggiudica la classica francese (disputata quell'anno nel mese di settembre) senza incontrare eccessiva resistenza. Per le Porsche 908 tre litri, la differenza di potenza (solo 340 CV) costituisce un handicap insormontabile su un tracciato dall'andamento così veloce.

Un'edizione forse un po' sotto tono della 24 Ore, alla quale però l'anno successivo fa seguito una gara indimenticabile. Nel 1969 la GT 40 è giunta ormai al termine della sua evoluzione: vecchia, pesante, poco potente, sembra avere poche possibilità di espri-





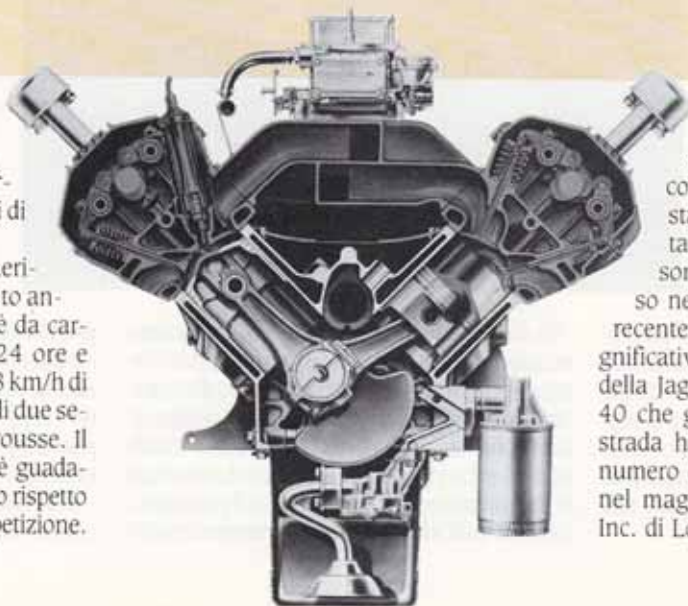
## La tecnica delle Ford GT 40

**Motore:** posteriore centrale montato longitudinalmente, 8 cilindri a V di 90° — Alesaggio x corsa mm 95,5 x 72,9 (primo prototipo), poi mm 101,6 x 72,9 (Mark I), mm 107,7 x 96 (Mark II) — Cilindrata: cm<sup>3</sup> 4195, poi 4736 cm<sup>3</sup> (Mark I), 6997 cm<sup>3</sup> (Mark II) — Rapporto di compressione: 12,5:1 (poi 10:1) — Potenza massima 350 CV a 7200 giri/min (380 CV a 6500 giri/min per la Mark I e 500 CV a 6400 giri/min per la Mark II B) — Due alberi a camme in testa, valvole azionate da bilancieri — Lubrificazione a carter secco — Quattro carburatori doppio corpo Weber, poi Holley — Raffreddamento ad acqua.

**Trasmissione:** ruote motrici posteriori — Frizione Borg & Beck — Cambio Colotti T 37 a 4 velocità (primo prototipo), poi ZF 5 DS 25 a 5 velocità (Mark I) e Kar Kraft T 44 a 4 velocità (Mark II).

**Corpo vettura:** carrozzeria chiusa in fibra di vetro rinforzata — Telaio: semimonoscocca di fogli di acciaio con tubi quadrati di rinforzo — Avantreno a ruote indipendenti, a quadrilateri articolati con molle elicoidali e barra antirullo — Retrotreno a ruote indipendenti, con quadrilateri articolati, molle elicoidali e barra antirullo — Freni a disco anteriori e posteriori Girling, Ford autoventilanti per la MK II e la MK II B — Ruote Borrani — Pneumatici ant. 5,50x15 (9,75x15 per la Mark II).

**Dimensioni e pesi:** passo m 2,41 (m 2,42 per la Mark III) — Carreggiata ant. m 1,37 (m 1,39 per la Mark I) — Carreggiata post. m 1,37 (m 1,39 per la Mark I) — Pes: 828 kg primo prototipo, 907 kg Mark I, 1216 kg Mark II, 1061,2 kg Mark III, 1000 kg Mark IV.



mersi ancora ai vertici. Per di più deve battersi contro vetture di recente progettazione, come la Porsche 917 con motore dodici cilindri di 4,5 litri e le agili 908 tre litri.

Ma l'affidabilità della vettura americana finisce per avere il sopravvento ancora una volta, l'ultima. L'arrivo è da cardiopalma: sul traguardo, dopo 24 ore e 4998 chilometri di gara ad oltre 208 km/h di media, Ickx-Oliver precedono di soli due secondi la Porsche di Hermann-Larrousse. Il «poker» è completo e la GT 40 si è guadagnata a buon diritto un posto di tutto rispetto nella storia delle automobili da competizione.

Per questo motivo abbiamo lasciato che a giudicarla, grazie alla collaborazione dei colleghi della rivista inglese «Autocar», fosse un pilota degno della sua fama. John Watson, oltre che campione plurivittorioso nei Gran Premi di «Formula 1», ha recentemente accumulato esperienze significative nelle gare di durata al volante della Jaguar gruppo C. L'esemplare di GT 40 che gli viene affidato per la prova su strada ha una storia interessante. Con il numero di telaio 1004 venne consegnata nel maggio 1965 alla Shelby American Inc. di Los Angeles, priva di motore e tra-





smissione. Venne dipinta in blu scuro e bianco ed equipaggiata con un propulsore da 4.7 litri per partecipare con il team di Rob Walker alla 24 Ore di Le Mans del 1965 (piloti Bondurant e Maglioli).

Costretta al ritiro per problemi meccanici, girò l'America per conto di Shelby come vettura da esposizione. Finì poi in Inghilterra, dove venne acquistata da John Wyer e ridipinta con i colori attuali, propri del team Gulf. Con la nuova sigla di identificazione 1084 la Ford venne schierata alla 1000 Km di Spa del 1968, dove arrivò quarta con l'equipaggio Hawkins-Hobbs. Venduta ad un collezionista nel 1970, fu dotata di silenziatore e trasformata secondo le specifiche delle GT 40 stradali. Solo nel 1981 un altro appassionato britannico ha potuto rilevarla e restituirle la livrea del suo ultimo impegno agonistico.



A Watson la vettura piace: «Sembra uno squalo, con quel suo muso squadrato e le tozze porte incernierate sul tetto», dichiara con entusiasmo. Dopo qualche sussulto, il ticchettio della pompa di benzina e l'otto cilindri (non più l'originario 4.7 litri, ma un 5 litri) si accende con un rombo possente. Infilarsi nell'abitacolo non è impresa age-

vole. I sedili recano dei fori delle dimensioni di una moneta, originariamente utilizzati per il loro raffreddamento ad aria forzata: durante le gare, infatti, la temperatura interna dell'abitacolo, a stretto contatto con il motore, raggiungeva valori molto elevati. Il sistema non fu però del tutto efficace e venne presto eliminato. Il cruscotto ricorda a Watson quello di una intramontabile Ford Cortina, mentre la posizione di guida è più simile a quella tipica di una sportiva stradale degli anni Sessanta come la Lamborghini Miura. Il cambio ZF non è certo facile da azionare: a differenza dello Hewland non consente passaggi di marcia che saltino i rapporti intermedi. In sostanza, non si può fare quinta-terza senza innestare la quarta.

Ma la vettura è veloce e il suo comportamento su strada diventa presto entusia-





Sfreccia la GT 40 di Watson (in primo piano nella foto a sinistra) sullo sfondo verde della campagna britannica. L'ultimo proprietario le ha restituito i colori originari con i quali la vettura si classificò al 4° posto nella 1000 Km di Spa del 1968.

smante. La manovrabilità e la tenuta sono di gran lunga superiori a quelle di qualsiasi sportiva dello stesso periodo. I grossi pneumatici lisci facilitano il compito di chi siede al volante. Rispetto alla più recente Jaguar Xjr 9 Watson trova la GT 40 più facile da guidare. Certo i suoi limiti e le sue prestazioni sarebbero in circuito inferiori perché la concezione tecnica e la potenza non sono le stesse di una gruppo C di oggi, ma nelle curve lente la Ford appare più agile malgrado i vent'anni di età. Al pilota irlandese



la vettura ricorda per molti aspetti la BMW M1, la coupé tedesca impiegata nel campionato monomarca Procar agli inizi di questo decennio. L'impostazione delle sospensioni è la stessa, così come la potenza erogata e il tipo di cambio ZF: sono entrambe automobili utilizzabili senza problemi sia per strada sia in pista. Certe sen-

sazioni sono però proprie di un'epoca diversa: il senso ritmico con cui affronta le curve oppure l'assenza dei carichi aerodinamici esasperati tipici dei prototipi che sfruttano l'effetto suolo. Per fare un paragone con l'attualità, ricordiamo che il motore del 1969 di 4942 cm<sup>3</sup> montato su questo esemplare erogava grazie alle testate

Gurney-Weslake 412 CV a 6000 giri/min: il dodici cilindri di una Ferrari Testarossa (con cilindrata identica) ne sviluppa oggi 390 a 6300 giri/min. Quanto alla velocità massima, la Ferrari stradale raggiunge i 290 km/h, mentre la GT 40 nel 1967 era stata cronometrata sul lungo rettilineo di Hunaudières ad oltre 340 km/h.

Watson ha dei ricordi personali legati alla GT 40. Era il 1964 ed assisteva per la prima volta alla corsa di Le Mans: «Il rumore della Ford era più simile a un gemito, mentre le Ferrari rombavano. Non c'erano ancora le "chicanes" e il suono dei propulsori restava nell'aria più a lungo, creando nelle ore notturne un'atmosfera romantica». E certamente l'indimenticabile Ford ha fatto la sua parte nella costruzione del romanzo senza fine della «24 ore» di Le Mans.

EMILIO DELEIDI