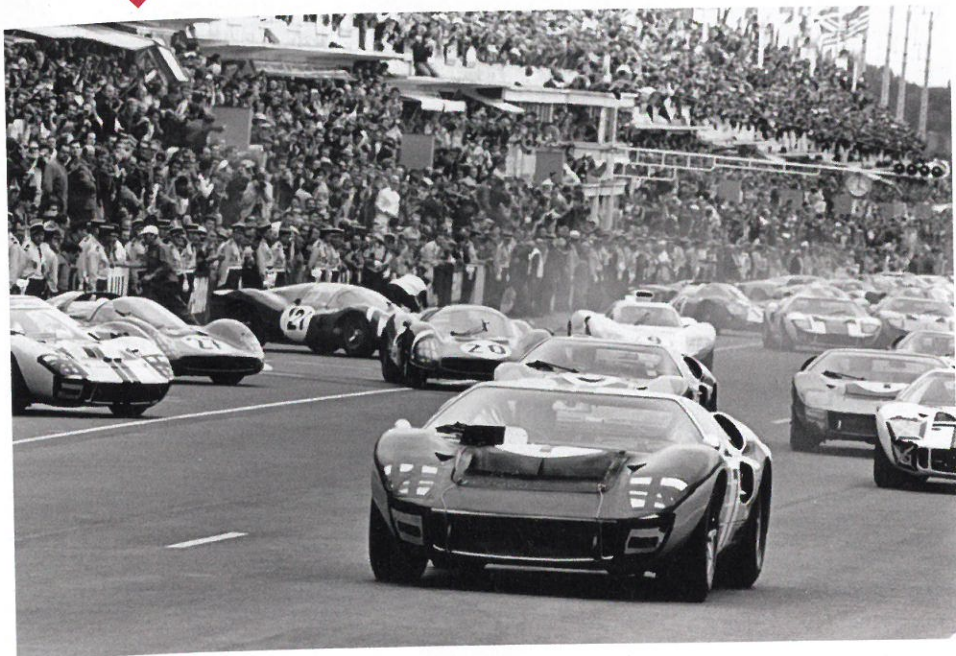


I 1966 SKULLE DET VÆRE FOR FORD, så hele ni GT40'ere stillede til start på Le Mans. Kun tre af dem fuldførte – som nr. 1, 2 og 3 ...

STARTEN ER GÅET PÅ LE MANS den 18. juni 1966. Ford tog teten fra start, men måtte snart overlade føringen til Ferrari, der dog ikke kunne holde den



330 P3, DESIGNET AF Piero Drogo, var Ferraris svar på Ford-truslen i 1966. Ingen P3'ere nåede dog i mål på Le Mans, hvor den bedste Ferrari var en privat 275 GTB på 8. pladsen



Hos Ford opstod ideen om et Ferrari-opkøb i januar 1963 med vicepræsident Lee Iacocca og Mr. Ford selv som bagmænd. Stort set samtidig opsnappede Fords tyske afdeling, der intet vidste om topchefernes tanker ovre i Detroit, et rygte om, at Ferrari var på udkik efter en stærk partner og kiggede kærligt i retning af netop Ford.

I april 1963 sendte amerikanerne derfor de første følere til Italien og foreslog en fusion med to selskaber som resultat. „Ford-Ferrari“ skulle med Ford som hovedaktionær bygge gadebiler, mens Ferrari fik aktiemajoriteten i „Ferrari-Ford“, der stod for motorsporten. Ford kunne også frit bruge racing-resultaterne i markedsføringen og fik forkøbsret til Enzo Ferraris aktiepost. Ifølge Donald Frey, der stod i spidsen for Fords talstærke delegation, var Enzo Ferrari oprigtigt interesseret i en aftale, selvom moderne ofte fortsatte til langt ud på aftenen. Man var sågar i gang med at udforme de to nye selskabers logoer, da processen gik i stå.

### Hurtig handling

Enzo Ferrari var skeptisk over Fords manglende Formel 1-interesse og irriteret over, at fusionen fratog Ferrari muligheden for at deltage i Indianapolis 500. Han krævede også, at Ford afbrød samarbejdet med Carroll Shelby, der havde kastet de succesrige

Cobra-racere af sig; desuden var han ikke meget for amerikanske masseproduktionsmetoder og insisterede på, at hans personale blev behandlet ordentligt.

Da Ferrari en lørdag morgen lod sin advokat meddele, at forhandlingerne var forbi, beordrede en skumrasende Mr. Ford straks Donald Frey til at skabe en Le Mans-vinder med Fords logo i fronten. Og snart var Frey på vej til England for at orkestre oprettelsen af det, der blev til Ford Advanced Vehicles i Slough nær Londons Heathrow-lufthavn.

Lotus, Cooper og Lola Cars var inde i billedet som samarbejdspartner, og selvom Lotus og Ford allerede samarbejdede om Indy-racere, faldt valget faldt på Lola, der lige havde gjort sig bemærket på Le Mans med den Ford V8-motoriserede Lola Mk 6. To Mk 6-chassis blev indkøbt og Lola-stifter Eric Broad-

ley hyret som konsulent, og han fik selskab af Aston Martins tidligere racing-teamchef John Wyer og Roy Lunn, der i 1962 konstruerede den første Mustang-konceptbil med V4-centermotor.

Allerede i august 1963 testede den newzealandske F1-kører og senere racerbilskonstruktør Bruce McLaren en prototype, og i april 1964 blev sløret hevet af den nye Ford GT. Den uofficielle betegnelse GT40, der snart bed sig fast, kom af højden på blot 40 tommer (101,6 cm), og ligesom Lola Mk 6 havde den nye racer Fords 4,7-liters V8 og italiensk Colotti-gearkasse.

Debuten på Nürburgring i maj lovede godt, da en GT40 hurtigt lagde sig på andenpladsen, blot for at udgå med et defekt hjulophæng. Og få uger senere blev Le Mans en katastrofe, da alle tre GT40'ere udgik af

ÅRET ER 1964, og hos Ford Advanced Vehicles er de første GT40'ere ved at blive skruet sammen. Legenden blev bygget i 105 eksemplarer



24 timers-løbet, selvom Richie Ginther og Masten Gregory lagde sig i spidsen på anden omgang, og Phil Hill satte ny banerekord. At Ferrari vandt klart, gjorde ikke skuffelsen mindre.

GT40 var tung, skrøbelig og ustabil ved høj fart, og da en skuffende '64-sæson var ovre, blev den tidligere Le Mans-vinder Carroll Shelby sat til at få skik på køretøjet. Med vanlig gennemslagskraft og britiskfødte Ken Miles som højrehånd var den farverige texaner ikke længe om at finde svaghederne, og da Miles og Lloyd Ruby i februar 1965 scorede den første GT40-triumf på Daytona, var det med den 7,0-liters Ford-V8, som tidligere havde vist sit værd i Shelys Cobra'er, og en transmission fra tyske ZF.

### Det tunge skyts

Le Mans blev dog en ny nedtur – alle GT40'ere udgik, mens en Ferrari vandt for sjette gang i træk og niende gang i alt. Ford gav sig dog ikke. Endnu flere millioner dollars blev postet i projektet, den videreudviklede GT40 Mk II med 470 hk blev testet, testet og testet endnu mere, og aerodynamik, motor, transmission og bremses blev finpudset til perfektion. Og en tredobbeltdaytonatriumf, atter med Miles og Ruby øverst på podiet, lovede godt inden Le Mans 1966, selvom amerikanske Walt Hansgen blev dræbt i en GT40 under de officielle testkørsler i april.

Til selve løbet i juni sendte Ford ni biler, over 100 mand og 21 ton reservedele til den franske klassiker, hvor Henry Ford II svingede startflaget. Ferraris modsvar var den strømlinjeformede 330 P3, der ligesom GT40 hyldes som en af verdens smukkeste racerbiler, og efter seks timer var alt tilsyneladende ved det gamle: Trods en lovende start var de første GT40'ere stået af, mens to Ferrari'er lå i spidsen. Men typisk for Le Mans vendte en regnfuld nat op og ned på alt, og da solen stod op, var P3'erne ude af billedet, mens Ford sad tungt på de forreste placeringer.

FORD-PRODUKTIONS-CHEF DONALD N. FREY (t.v.) var manden, der førte de mislykkede fusionsforhandlinger med Ferrari i 1963. Og Carroll Shelby (t.h.) gjorde Ford GT40 til en vinder



Ved sidste pitstop lå Ken Miles og den senere F1-verdensmester Denny Hulme et pænt stykke foran Bruce McLaren og Chris Amon. Men da Fords pr-folk ville have nogle reklamevenlige fotos i alverdens aviser, blev Miles beordret til at sætte farten ned, så de tre førende GT40'ere kom i mål samtidig – og på målstregen stak McLaren snuden længst frem, så han og Amon blev kåret som vindere. Officielt fordi deres bil var startet 20 meter længere tilbage på griddens.

### Italiensk hævn i USA

Ferrari var slået, men med en bitter bismag for Ken Miles, der spillede så stor en rolle i GT40's forvandling fra fiasko til vinderbil, men aldrig selv skulle vinde Le Mans med den: Den 17. august 1966 omkom han under test af en tidlig prototype til GT40 Mk

IV på Riverside-banen i Californien, 47 år gammel. Ford vandt også mærke-VM i 1966, men krigen var langt fra slut. I 1967 hævnedes Ferrari sig med en 1-2-3-sejr i Fords amerikanske baghave på Daytona og gentog Fords pr-stunt ved at lade de tre sejrende 330 P4'ere krydse målstregen side om side. Og Ford slog atter kontra, da Dan Gurney og A. J. Foyt vandt Le Mans i en GT40 Mk IV.

Fra 1968 fik et nyt reglement, der begrænsede motorstørrelsen i prototypeklassen til 3,0 liter, både Ford og Ferrari til at droppe deres fabrikketeams. Men med den rette motorbestykning passede GT40 fint ind i den nye Gruppe 4-klasse, hvor grænsen var 5,0 liter, så den fortsatte i hænderne på private teams og triumferede på Le Mans i både 1968 og 1969. Siden har hverken Ford eller Ferrari snuppet totalsejren på Le Mans.