



# = FORD GT =

Le Mans 1966-2016



## Zwycięstwa Forda GT40 w 24-godzinnych wyścigu Le Mans

- 1966 #1 Bruce McLaren, Chris Amon  
#2 Ken Miles, Denis Hulme  
#3 Ronnie Bucknum, Dick Hutcherson
- 1967 #1 Dan Gurney, Anthony Joseph Foyt
- 1968 #1 Pedro Rodriguez, Lucien Bianchi
- 1969 #1 Jacky Ickx, Jackie Oliver  
#3 David Hobbs, Mike Hailwood



## Spis treści

- 01. Na początku był chaos: Ford-Ferrari i Ferrari-Ford ... *strona 4*
- 02. 40 cali nad ziemią: pierwszy Ford GT ... *strona 7*
- 03. Choroby wieku dziecięcego ... *strona 11*
- 04. Pierwsze Le Mans ... *strona 13*
- 05. Trudne dojrzewanie ... *strona 16*
- 06. Le Mans 1965: bez celebracji ... *strona 19*
- 07. Ford wygrywa Le Mans w 1966 roku? ... *strona 21*
- 08. Ford wygrywa Le Mans w 1966 roku! ... *strona 23*
- 09. J-Car: ku przyszłej chwale ... *strona 27*
- 10. Mark IV: nowa jakość i kolejny sukces ... *strona 29*
- 11. GT40 na cywilne drogi: Mark III ... *strona 33*
- 12. Mirage M1: sierotka Marysia ... *strona 36*
- 13. Koniec ery gigantów ... *strona 37*
- 14. Szczęśliwy numerok: 1075 ... *strona 40*
- 15. GT40: jestem legendą ... *strona 42*
- 16. GT70: brzydkie kaczątko ... *strona 44*
- 17. Transit Supervan ... *strona 45*
- 18. GT90: "prawie" robi wielką różnicę ... *strona 46*
- 19. GT40: reinkarnacja ... *strona 47*
- 20. Uwielbiam zapach spalonej gumy o poranku ... *strona 48*
- 21. Le Mans 2010: Ford GT wraca na Circuit de la Sarthe ... *strona 51*
- 22. Supersamochód z piwnicy ... *strona 53*
- 23. Urodzinowe prezenty ... *strona 56*
- 24. Gotowość bojowa ... *strona 58*
- 25. Wszystkie drogi prowadzą do Le Mans ... *strona 60*
- 26. Ostra selekcja ... *strona 65*

## *Na początku był chaos: Ford-Ferrari i Ferrari-Ford*

Zima, luty 1963 roku. Do niemieckiego oddziału Forda dociera enigmatyczny list, informujący o niewielkiej, włoskiej wytwórni sportowych samochodów, szukającej większego koncernu, który przyjąłby ją pod skrzydła. Ferrari!auta tej marki przez ostatnich kilka lat dominowały niepodzielnie w 24-godzinnych wyścigu Le Mans, a wygrania w nim nie tylko potrafiła przetrzymać się na napływ nowych klientów, ale wiązała się również z trudnym do przecenienia prestiżem i była świetną okazją do demonstracji niezawodności swoich samochodów. Ford, który dopiero co wystąpił z narzuconej przez Kongres tak zwanej Rezolucji Bezpieczeństwa, która w zamierzeniu i efekcie zahamowała wszelkie zapędy ku sportowi i szybkim samochodom i był w środku programu Total Performance, potrzebował dokładnie czegoś takiego.

W połowie kwietnia z 65-letnim Enzo Ferrari spotkał się prezydent Ford Italiana, a kilka dni później w Maranello pojawiła się oficjalna delegacja prosto z Dearborn, światowej centrali koncernu Ford Motor Company. Rozmowy prowadzone początkowo w tajemnicy stały się publiczne na początku kolejnego miesiąca, a pod koniec maja gotowy był kontrakt, na mocy którego miały powstać dwa osobne byty. Pierwszym z nich miało być produkujące samochody osobowe Ford-Ferrari, a drugim zajmujące się samochodami wyścigowymi Ferrari-Ford. W tym drugim przypadku Enzo Ferrari miał dzierżyć 90% udziałów (w pierwszym odwrotnie), pozostając ciągle zależnym od Forda, mimo, iż od samego początku deklarował, że interesuje go tylko całkowita autonomia. Ford chciał w ten sposób uniknąć konfrontacji z Ferrari w najważniejszych wyścigach w Ameryce Północnej i ewentualnych przegranych, które mogłyby popsuć starania speców od wizerunku marki.

Samochody marki Ferrari miały w tym czasie dopiero kilkanaście lat, ale charyzmatyczny, lubiący trzymać wszystko pod własną ręką i mieć rację Włoch był doskonale znany w świecie sportów motorowych już od kilku dekad. Po pierwszej wojnie światowej sam próbował szczęścia za kierownicą, a później odpowiadał za kierowanie fabrycznym zespołem Alfey Romeo, który wygrywał najważniejsze wyścigi świata. Kierowcy prowadzący samochód Ferrari zwyciężyli w pierwszym, powojennym wyścigu Le Mans w 1947 roku, a do roku 1963 włącznie przywieźli do Maranello sześć kolejnych pucharów z Francji. Auta z charakterystycznym rumakiem na masce wygrały do tego czasu także osiem razy w Mille Miglia, pięć razy w Targa Florio, pięć razy w 12-godzinnych Sebring i jeden raz w organizowanym tylko przez pięć sezonów wyścigu Carrera Panamericana. Sięgnęły również po pierwsze i kolejne mistrzostwa świata Ferrari dla kierowców i konstruktorów w Formule 1. Ferrari wygrywały wszędzie i nie zapowiadało się na to, aby ktoś mógł to szybko zmienić.



*Enzo Ferrari*

Dlaczego odnosząca tak wielkie sukcesy firma, do której zjeżdżali się kierowcy i bogaci klienci z całego globu, miałyby szukać ratunku? Powodów tak naprawdę nie brakowało, ale Ferrari nie spowiadał się nikomu ze swojej motywacji i wszystkiego można się tylko domyślać. Powodów mogło być co najmniej kilka: niestabilna sytuacja gospodarcza we Włoszech, zmęczenie samego Enzo wydarzeniami ostatnich lat - w owym okresie musiał stawić czoła oskarżeniom o śmierć swoich kierowców, a jego zakład niewiele wcześniej opuścili jednej nocy najważniejsi inżynierowie, którzy nie podzielali wizji swojego szefa - czy w końcu względy osobiste, jak sytuacja rodzinna i biznesowa po odsunięciu od firmy jego żony i śmierci jedyne go, ślubnego syna, który zmarł w roku 1956 w wieku 24 lat. Ford miał wyłożyć na przejęcie dotychczas całkowicie niezależnego Ferrari około 18 milionów dolarów.

Trwające kilka tygodni negocjacje między Fordem i Ferrari zakończyły się wypełnioną wyszukany mi wyzwiskami tyradą oburzonego Włocha, zerwaniem wszelkich wcześniejszych ustaleń i osłupieniem kilkunastoosobowej delegacji Forda, która przybyła z dokumentami czekającymi właściwie tylko na podpisy. Papiery zakładały nie tylko zależność Ferrari-Forda od amerykańskiej centrali, ale również ograniczenie budżetu i przychodów całego Gestione Sportiva, oddziału sportowego. Ferrari nie mógł przyjąć tej zniewagi łagodniej. Niedługo później opinia publiczna dowiedziała się o rozmowach Ferrari z Fiatem. Niektórzy uznali w takim wypadku, że całe wcześniejsze zamieszanie z Fordem miało służyć jedynie interesom samego Ferrari, przywróceniu jego działalności

statusu skarbu narodowego po kilku latach poważnych turbulencji i zwróceniu uwagi na możliwość jego utraty na rzecz kapitału zagranicznego. Bez względu na prawdziwe intencje modeńczyka przedstawiciele Forda musieli wrócić do domu z pokreślonym kontraktem i pustymi rękami. Po latach rozmów w roku 1969 faktem stało się przejęcie połowy udziałów w Ferrari przez koncern Fiata, który nie miał zamiaru wywierać większych nacisków na oddział odpowiedzialny w Maranello za sportową rywalizację i skupił się na samochodach drogowych.

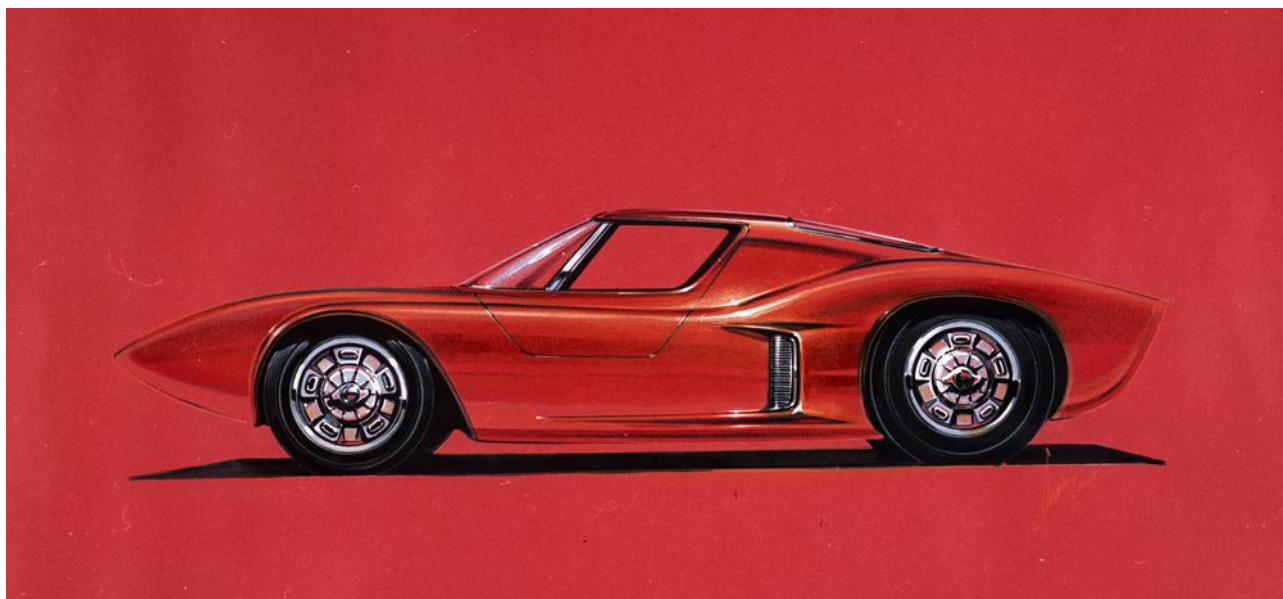
Odmowa zadziałała na Forda niczym katalizator, dając początek jednemu z najbardziej fascynujących i zażartych pojedynków w historii sportów motorowych. Stojący od 1945 roku na czele firmy Henry Ford II, najstarszy wnuk założyciela amerykańskiego giganta, nie miał żadnych wątpliwości odnośnie swojej kolejnej decyzji. Ford miał dać nauczkę Włochom i pobić ich tam, gdzie będzie najbardziej bolało. Na torze. W 24-godzinny wyścigu Le Mans, w którym do tej pory nie wygrał jeszcze żaden amerykański samochód. Koszty miały nie grać roli.



*Końcówka Le Mans 1966, na pierwszym planie z prawej Henry Ford II*

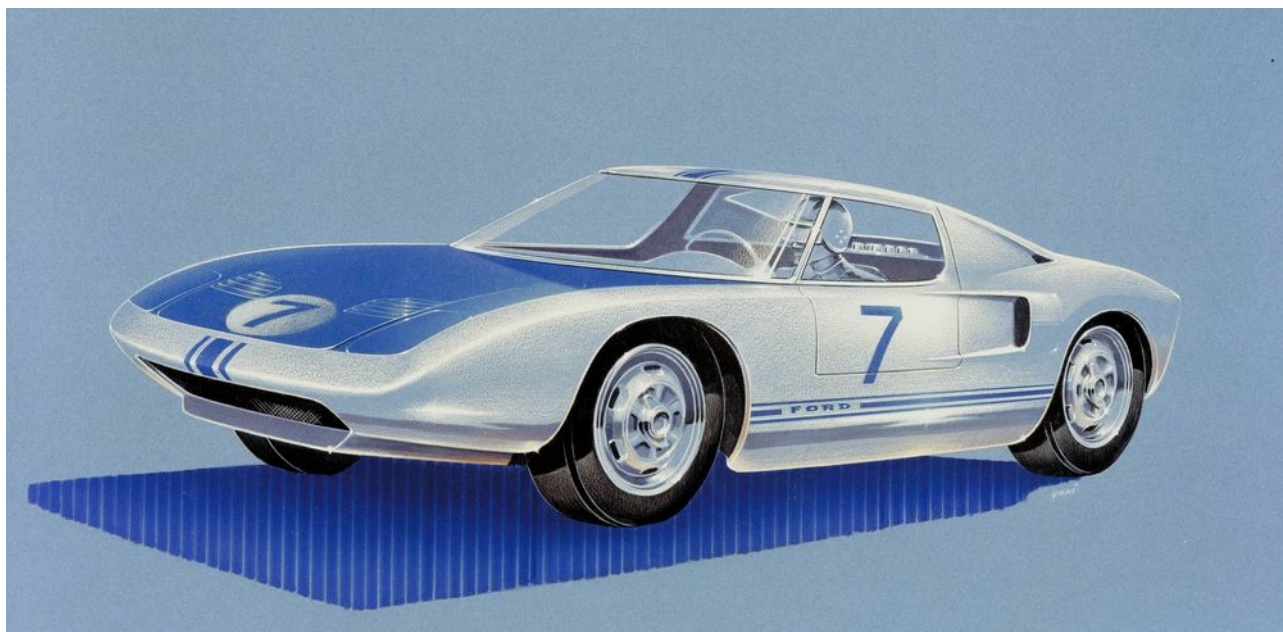
## 40 cali nad ziemią: pierwszy Ford GT

Już tydzień później gotowy był plan powołania specjalnego oddziału, który miał zbudować najszybszy, najbardziej niezawodny i najbardziej zaawansowany technicznie samochód w historii sportów motorowych. Ford Advanced Vehicles. Samochód miał być gotowy w zaledwie rok i wystartować w Le Mans w sezonie 1964. Ford nie miał większego doświadczenia przy budowaniu aut wyścigowych takiego formatu, dlatego też jednogłośnie zdecydowano, iż pojazd powstanie w większej części w Europie. Centrum operacyjne wiekopomnego przedsięwzięcia utworzono w londyńskim Slough.



*Szkic koncepcyjnego Mustanga I z 1963 roku w nadwoziu coupe, do którego budowy nigdy nie doszło*

W zespole pracującym nad samochodem Le Mans na pozycji głównego inżyniera znalazł się Roy Lunn, ojciec chrzestny GT40. Anglik pracował w Fordzie od 1953 roku, a na koncie swoich sukcesów miał między innymi Aston Martina DB2, który w roku 1950 i 1951 był niepokonany w swojej klasie w Le Mans. Jako jedyny w zespole Forda (resztę ekipy ściągnięto w lwiej części z zewnątrz) miał również doświadczenie z autami z silnikiem umieszczonym centralnie – w 1962 roku na takim właśnie schemacie zbudował koncepcyjnego Mustanga I, który jednak nie wszedł do produkcji seryjnej z powodu zbyt futurystycznego wyglądu oraz wyprzedzającej swoje czasy konstrukcji. Kolejną kluczową postacią w projekcie był Eric Broadley, założyciel Lola Cars, który w 1963 roku na Le Mans pojawił się z własnym samochodem z silnikiem Forda umieszczonym tuż za plecami kierowcy (początkowo rozważano też połączenie sił z Lotusem lub Cooperem). To właśnie te samochody, oraz Ferrari 250 P, były wzorem dla Forda, a kilka egzemplarzy Loli służyło jako muły testowe poszczególnych podzespołów sprowadzonych z całej Europy. Podwozie nowego samochodu zaprojektował kolejny Brytyjczyk, Len Bailey.



*Szkic przyszłego Forda GT z silnikiem umieszczonym centralnie*

Nową ekipę zasilili też ludzie sprowadzeni przez Carrolla Shelby'ego, który blisko rok wcześniej zjawił się u Forda z pomysłem budowania sportowych samochodów na bazie lekkich roadsterów z brytyjskiego AC Cars. Był to strzał w dziesiątkę. Tak właśnie powstała legendarna Cobra, którą Shelby zamierzał pokonać Ferrari w 1964 w Le Mans w klasie GT. Nad Fordem miał pracować między innymi John Wyer, były manager zespołu Aston Martina, pod którego skrzydłami Shelby jako drugi w historii kierowca z USA wygrał w Le Mans (1959). Ekipę talentów uzupełnił zatrudniony przez Wyera na pozycji pierwszego kierowcy testowego pewien Nowozelandczyk, niejaki Bruce McLaren, którego nazwisko związane jest dziś nierozdzielnie z Formułą 1 i wyścigami długodystansowymi. Do Le Mans pozostało około 250 dni, prace trwały 24 godziny na dobę, bez przerw na weekendy lub święta.

Na potrzeby nowego samochodu sprowadzono szprychowe obręcze od włoskiego Borrani, 4-biegową skrzynię biegów w układzie transaxle od Colotti z Modeny, układ hamulcowy i wał napędowy od angielskiego Girlinga oraz pomniejsze elementy z Dearborn. W USA pracowano równolegle nad karoserią samochodu, którą jako model w skali testowano w tunelu aerodynamicznym Uniwersytetu Maryland. Amerykanie wzięli również na siebie opracowanie niezależnego, regulowanego zawieszenia auta, do czego po raz pierwszy wykorzystano komputery. Samochód, mimo iż miał startować w najszybszej klasie prototypów, otrzymał oznaczenie GT, a z racji zaledwie 40 cali wysokości zaczęto go wkrótce nazywać GT40. I takim zapamiętała go historia. Kolejnym charakterystycznym elementem samochodu były drzwi wycięte razem z częścią dachu, co miało ułatwiać wsiadanie i wysiadanie (w praktyce było z tym różnie). Kierownicę w brytyjskim stylu umieszczono po prawej stronie, a wszystkie wskaźniki o różnych i różniastych kształtach skierowano ku kierowcy tak, aby

nie musiał zbytnio odrywać wzroku od drogi. Co ciekawe po prawej stronie, między drzwiami a kierowcą, znalazła się również dźwignia zmiany biegów.



*Rok 1964, jeden z dwóch pierwszych egzemplarzy GT w Nowym Jorku*

Sercem GT miało zostać zmodyfikowane, prawie 4,2-litrowe V8 Forda z jednym wałkiem rozrządu i dwoma zaworami na cylinder, które pierwotnie powstało z myślą o wyścigach pokroju Indianapolis 500. Silnik miał rozwijać około 350 koni mechanicznych mocy i według pierwszych kalkulacji pozwalać na rozwinięcie prędkości nawet 340 kilometrów na godzinę, których w owym czasie w Le Mans nie osiągał żaden inny samochód.



*Rok 1964, GT na lotnisku w Nowym Jorku*

W połowie grudnia, po miesiącach projektowania, testów, badań, symulacji i kalkulacji, ruszyła budowa pierwszego egzemplarza Forda GT. Pojazd, mimo europejskich wzorców stawiających na stopy lekkie, zbudowano według amerykańskich standardów na ciężkiej, stalowej ramie, czemu otwarcie sprzeciwiał się Broadley. V8 osadzono między przedziałem kierowcy, a tylną osią. Nadwozie z włókien szklanych zbudowano według wzorów z USA w angielskim Specialised Mouldings. Opóźniony prototyp - samochód według najbardziej optymistycznych planów miał zadebiutować w akcji już w marcu podczas 12-godzinnego wyścigu na Sebring - był gotowy pierwszego kwietnia, jedenaście miesięcy od rozpoczęcia prac.

Przed wyścigiem Le Mans miały powstać kolejne dwie sztuki. W tym czasie, mimo podpisania dwuletniego kontraktu, z przedsięwzięcia w wyniku różnicy zdań i walki o wpływy wycofał się Broadley, który niedługo później stworzył słynną Lolę T70, a z Dearborn nadeszła zaskakująca w napiętym kalendarzu informacja. Ford chciał mieć lśniącą nowość GT na podwoziu GT/101 już trzeciego kwietnia na konferencji prasowej w Nowym Jorku! Odmówić nie można było. Samochód wpakowano na lotnisku Heathrow do samolotu i wysłano za wielką wodę. Obecni na konferencji mieli pierwszą okazję poza ludźmi Forda do spojrzenia na przyszłość Le Mans.



*Rok 1964, pierwszy Ford GT, znany wkrótce jako GT40*

## *Choroby wieku dziecięcego*

Dwa i pół tygodnia później Ford zjawiał się we Francji na pierwszych testach przed Le Mans, podczas których przewidywano, że na najdłuższej prostej Mulsanne uda się przekroczyć demonstracyjnie prędkość 320 kilometrów na godzinę. W zespole kilka tygodni wcześniej znalazł zatrudnienie Phil Hill, zwycięzca Le Mans z lat 1958, 1961 oraz 1962 i mistrz świata Formuły 1 z roku 1961, w każdym z przypadków fabryczny zawodnik Ferrari, z którym rozstał się po sezonie 1962.

Szeregi kierowców Forda zasilili też Roy Salvadori, który w 1959 dzielił zwycięstwo we Francji w samochodzie Aston Martina z Shelby'm. Karierę tego drugiego jako zawodowego kierowcy wyścigowego zakończyły problemy zdrowotne (Shelby dzięki współczesnej medycynie dożył 89 lat, zmarł po chorobie w maju 2012 roku). Zanim to jednak nastąpiło Amerykanin otrzymał kilka propozycji od samego Ferrariego lub z jego bezpośredniego otoczenia. Za każdym razem odmówił. A żadną tajemnicą nie było to, że Ferrariemu po prostu się nie odmawia. Dlatego też angaż Amerykanina od samego początku w projekt GT40 i budowane przez niego Cobry, które wkrótce pokonały dotkliwie Włocha w klasie GT, miały w dużej części status osobistych porachunków – historia długa i treściwa na zupełnie inną okazję.



Le Mans 1964, GT40 zespołu Hill/McLaren

Pierwsze jazdy GT na trasie Le Mans wykazały przede wszystkim poważne problemy z przyczepnością tylnej osi przy prędkościach powyżej 270 kilometrów na godzinę. Jo Schlesser, czwarty kierowca zespołu, rozbił doszczętnie prowadzone przez siebie auto na zakręcie przed prostą Mulsanne, z czego ledwo uszedł z życiem. Na drugi dzień Salvadori rozbił się w drugim egzemplarzu. Ford pozostał bez żadnego samochodu. W tym samym czasie nowy prototyp ze stajni Ferrari rozpędził się do prędkości 312 kilometrów na godzinę, wyznaczając nowe standardy.

Zniszczone GT, których testy nie przyniosły właściwie żadnych konkretnych wyników, przewieziono z powrotem do Anglii. W ciągu dwóch miesięcy, jakie pozostały do Le Mans odbudowano dwa uszkodzone auta i zbudowano trzecie. Najważniejszymi zmianami, jakie udało się do tego czasu wprowadzić były nowe kształty nadwozia ze spiczastym przodem, które wyposażono między innymi w charakterystyczny, tylny spoiler, poprawiający stabilność przy najwyższych prędkościach. W debiucie podczas wyścigu na niemieckim Nuerburgringu na dystansie tysiąca kilometrów pod koniec maja udoskonalona aerodynamicznie maszyna na podwoziu GT/102 zdobyła drugie miejsce startowe, rozdzielając dwa prototypy Ferrari z serii 275 P. Coupe w rękach Hilla i McLarena nie osiągnęło linii mety. Po piętnastu okrążeniach 23-kilometrowego toru potamało się zawieszenie, a następna w kolejce do obrotu w pył była skrzynia biegów, która ledwo trzymała się w jednym kawałku.



Rok 1964, GT40 w wyścigu na Nuerburgringu, za kierownicą Hill

## Pierwsze Le Mans

Wyścig na Nuerburgringu miał miejsce zaledwie kilkanaście dni przed 24-godzinną eliminacją we Francji. Nad samochodami bezpośrednio przed startem w Le Mans pracowano na kilku zmianach dwadzieścia cztery godziny na dobę. We Francji zawitał też po raz kolejny Shelby ze swoimi coupe Cobra Daytona, napędzanymi silnikami Forda. Sesje bezpośrednio przed Le Mans 1964 należały do aut Ferrari, ale Ford z prędkością maksymalną 308 km/h na prostej Mulsanne był tuż za nimi, podobnie podczas kwalifikacji. GT40 wystartowały z pozycji drugiej, trzeciej oraz czwartej. Samochód Hilla odmówił współpracy już na starcie i odpalił dopiero gdy wszyscy pozostali byli już daleko na przedzie. Zablockował się jeden z gaźników Webera. Na prowadzeniu znalazły się trzy samochody Ferrari. Nie na długo - przekraczając bez zadyszki 300 km/h na pierwsze miejsce już na drugim okrążeniu wysunął się jeden z Fordów. Ferrari odzyskało prowadzenie dopiero gdy GT40 zjawił się na planowanym postoju u mechaników. W tym czasie Cobry prowadziły w swojej klasie przed samochodami Aston Martina oraz, co jeszcze ważniejsze, przed Ferrari 250 GTO. Gdzieś daleko z tyłu o jak najlepszą pozycję walczył Hill.



*McLaren za kierownicą GT40, do kabiny zagląda Hill*

Szczęście nie sprzyjało Fordowi zbyt długo. Już po czterech godzinach odpadła maszyna prowadzona przez Mastena Gregory'ego, który do tego czasu wyjechał na pierwsze miejsce. W samochodzie zacięła się skrzynia biegów. Po sześciu godzinach ścigania w płomieniach na prostej Mulsanne stanął drugi z reprezentantów Forda. Kierowcy, Richardowi Attwoodowi, nic się nie stało. Jak się okazało zawiodły elementy układu paliwowego, wykonane z materiału,

który po prostu nie był wystarczająco przetestowany i gotowy na wytrzymanie tak wysokich temperatur, panujących przez tak długi czas. Do końca wyścigu pozostało jeszcze dziewiętnaście godzin, a ostatni GT40 przy życiu był daleko w tyle. W nocy Hilla za kierownicą zastąpił McLaren. W godzinę po północy na prowadzeniu pędziły trzy Ferrari. Czwarta Cobra, a piąty GT, który awansował aż z czterdziestego czwartego miejsca i jechał szybciej, niż jakikolwiek inny samochód na torze.

Tuż po godzinie piątej rano Phill Hill wykręcił rekordowy czas okrążenia w całym wyścigu i był już na czwartym miejscu, ale niedługo później musiał zjechać do mechaników z powodu awarii skrzyni biegów. W GT40 padły dwie przekładnie od włoskiej firmy z Modeny, sąsiadów Ferrari. Spisek? Dla Forda był to koniec weekendu, którego pocieszeniem oprócz najszybszego okrążenia była również największa prędkość maksymalna na najdłuższej prostej – 333 kilometry na godzinę. Problemy miało też występujące w roli faworyta, fabryczne Ferrari 330 P prowadzone m.in. przez Johna Surteesa, wielokrotnego motocyklowego mistrza świata i mistrza świata Formuły 1. Ich skala była jednak nieporównywalnie mniejsza. W prototypie najpierw pękł jeden z przewodów paliwowych, a później zagotował się płyn chłodzący.



*Niepozorne Shelby Daytona Coupe na trasie Le Mans w 1964 roku*

Le Mans w 1964 roku padło ostatecznie łupem fabrycznego prototypu Ferrari, prowadzonego przez Nino Vacarellę i Jeana Guicheta, którzy zaczęli

wyścig z miejsca siódmego. Włoskie samochody zajęły w pierwszej szóstce pięć miejsc, w tym całe podium, każde z silnikiem w układzie V12. Surtess był trzeci. Porażkę niedoświadczonego Forda nieznacznie osłodziło czwarte miejsce Cobry Daytona z amerykańską, widlastą ósemką o pojemności 4,7 litrów, wygrywającej klasę GT i zostawiającej w tyle cztery sztuki Ferrari 250 GTO. Samochód zespołu Shelby American prowadzili Bob Bondurant i Dan Gurney, który przygodę z GT40 miał dopiero przed sobą, a wcześniej jeździł między innymi w Formule 1 dla Ferrari, Porsche i Brabhama.

Dwa tygodnie później Ford pojawił się z trzema samochodami w 12-godzinny wyścigu we francuskim Reims. Linii mety nie osiągnął żaden egzemplarz, nie wytrzymały elementy układu napędowego, silniki, skrzynie biegów, wały napędowe. Cztery pierwsze miejsca przypadły Ferrari. Przed końcem roku GT40 został zapisany jeszcze do 1000-kilometrowej gonitwy na torze Montlhery pod Paryżem, do której ostatecznie nie przystąpiono.



*Guichet w Ferrari 275 P2 w drodze do wygrania Le Mans w 1964 roku*

## Trudne dojrzewanie

Rozczarowanie, jakie przyniósł cały projektu w swojej bardzo początkowej fazie zaowocowało poważnymi zmianami decyzyjnymi komitetu zarządzającego oddziałem Ford Advanced Vehicles. GT40 z rąk Wyera wylądował u Carrolla Shelby'ego. W zarządzie firmy zaiskrzyła również dość szalona myśl wyposażenia samochodu z tylko nieznacznie zmodyfikowanym podwoziem w jeszcze większy, aż 7-litrowy, blisko 500-konny silnik oddziału Kar Kraft z Detroit, który sprawdził się już doskonale w serii NASCAR. Przedsięwzięciem tym zajął się zespół prowadzony w Dearborn przez Lunna. Pierwszy GT40 zjawił się w zakładach Shelby American w połowie grudnia 1964 roku. Samochód od razu przemalowano i wyposażono w nową, widlastą ósemkę Forda o pojemności 4,7 litrów, stuningowaną już wcześniej na potrzeby słynnej Cobry. Nad pojazdem mieli pracować między innymi Carroll Smith, były kierowca i inżynier Goodyeara oraz Ken Miles, kierowca testowy i inżynier, kierujący od kilku lat w zakładach Shelby oddziałem przygotowującym samochody wyścigowe. W efekcie tych zmian nieustrudzony Miles spędzał z samochodem niejednokrotnie 24 godziny na dobę. Jego pierwsze spotkanie z GT40 nie należało jednak do najprzyjemniejszych doświadczeń. Po zaledwie kilku okrążeniach opuścił pojazd, podsumowując go krótkim zdaniem: "Ten @\$@& samochód do niczego się !\$@%^! nie nadaje".



Le Mans 1966, GT40 Mark II od Shelby American

Nowe GT40, rozłożone na czynniki pierwsze i złożone od nowa, miały wystartować w 2000-kilometrowym Daytona Continental w lutym, 12-godzinnym Sebring w marcu oraz w końcu w Le Mans. Pojazd otrzymał zmodyfikowane nadwozie, które opracowano przy udziale ekspertów Aeronutronic, firmy należącej do Forda. Dzięki nim samochód doskonalono przy użyciu kosmicznych metod - na siedzeniu pasażera zamontowano sprzęt komputerowy, który mierzył między innymi ciśnienie i temperaturę powietrza przepływającego przez całą konstrukcję. Okazało się, iż na źle poprowadzonych kanałach tracono około 80 KM! Samochód otrzymał wkrótce nowe systemy smarowania, magnezowe felgi Halibranda, szersze opony Goodyeara oraz większe tarcze hamulcowe. Moc silnika zwiększono do okolic 400 koni mechanicznych. Pozbyto się też włoskiej skrzyni biegów, której miejsce zajęła 5-stopniowa przekładnia niemieckiego ZF.



*Rok 1965, 2000 km Daytona, zwycięski GT40 duetu Miles/Ruby*

W Daytonie zmodernizowany GT40 w dwóch egzemplarzach musiał stawić czoła nowemu Ferrari 330 P2, które prowadził Surtees. Włoska maszyna po wybuchu opony nie ukończyła wyścigu. GT40 w towarzystwie trzech sztuk Cobry zajęły miejsca od pierwszego do piątego, przywożąc Fordowi swoje pierwsze, upragnione zwycięstwo! Jako pierwszą linię mety minęła maszyna duetu Ken Miles i Lloyd Ruby. Na pętli Sebring puchar oficjalnego zwycięzcy przypadł również Fordowi, ale rzeczywista wygrana w atmosferze kontrowersji przypadła eksperymentalnemu modelowi produkcji amerykańskiego Chaparrala,

który nie spełniał wymogów żadnej z oficjalnych klas rozpoznawanych przez FIA. Na torze Sebring za kierownicą najszybszego egzemplarza GT40 zasiadali Ken Miles i Bruce McLaren.

W tym czasie zespół dowodzony przez Lunna pracował intensywnie nad GT40 z 7-litrowym, mocniejszym o blisko sto koni mechanicznych V8, połączonym z fordowską skrzynią biegów T44 o czterech przełożeniach, która wywodziła się z modelu Galaxie. Miles podczas pierwszych testów bez większych problemów rozpędził się nim do prawie 340 km/h. Niestety ciężar silnika wpłynął negatywnie na zwinność w zakrętach. Udałe w ogólnym rozrachunku jazdy próbnе zaowocowały decyzją o wystawieniu w Le Mans dwóch 7-litrowych GT40, które oznaczono jako Mark II. Pierwszy z nich oddano od razu do zakładów Shelby na dalsze testy i ulepszenia, a drugi pod okiem Lunna doskonalono dalej w Dearborn. Momentami bardzo chaotyczne eksperymentowanie zaowocowało również budową kilku prototypów o nietypowej konstrukcji. Wśród nich znalazły się dwie sztuki z aluminiowymi podwoziami, z których jedna wylądowała u McLarena. Na jej bazie zbudowano otwarte GT40 X1, które po licznych modyfikacjach i startach sięgnęło po pierwsze zwycięstwo dopiero w 1966 roku w Sebring.

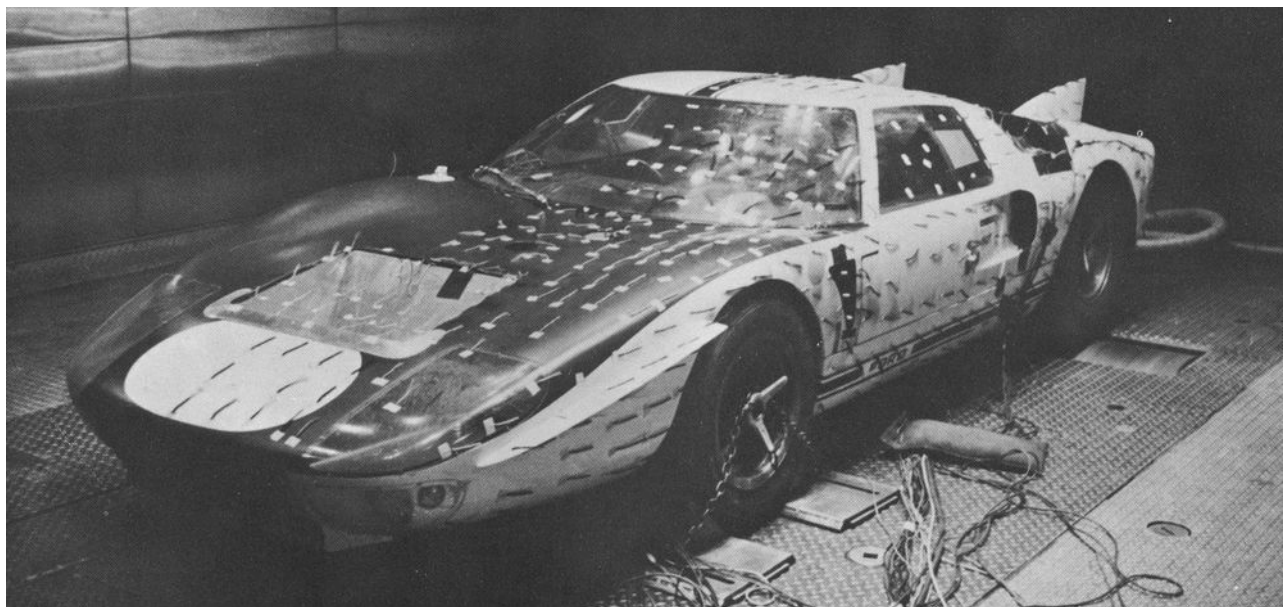


GT40 X1 z przewiewną kabiną

## *Le Mans 1965: bez celebracji*

Na starcie Le Mans w 1965 roku pojawiło się pięć sztuk Cobry Daytona, sześć Fordów, w tym cztery Mark I z nowymi V8 i skrzyniami biegów ZF zamiast awaryjnych przekładni Colotti oraz dziesięć Ferrari. Za kierownicą jednego z nowych Mk II zasiadł Phil Hill. Kierowca urodzony w Miami na Florydzie swoje pierwsze wrażenia z jazdy Mk II podsumował krótko: "absolutnie przerażający", co tyczyło się nie tyle nadmiaru mocy, co braku stabilności. Problem rozwiązano montując na nadwoziu z włókien szklanych szereg dodatkowych łopatek oraz skrzydełek z aluminium, ukształtowanych ręcznie na kilka godzin przed startem. Sesja kwalifikacyjna należała do Hilla: wyprzedził Ferrari i zdobył pole position.

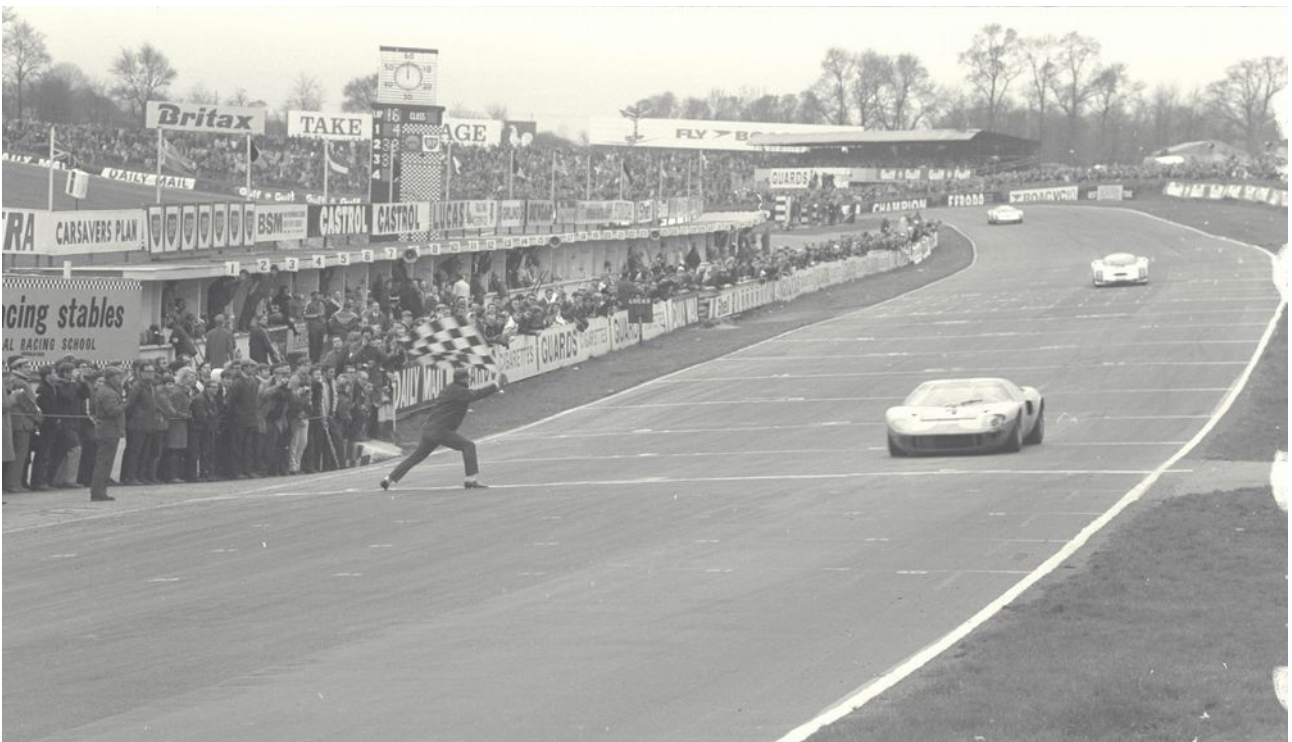
Po pierwszym, niespełna czterominutowym okrążeniu na prowadzeniu znajdowały się dwa Mk II, za nimi prototypowe Ferrari. Po czterdziestu minutach Ford prowadzony przez McLarena i bijący rekord okrążenia za rekordem miał już przewagę 38 sekund. Przed swoją pierwszą, zaplanowaną wizytą u mechaników GT40 Mk II miał już 50 sekund przewagi nad Ferrari. Radość w szeregach Forda i tym razem nie trwała zbyt długo...



*Rok 1965, testy GT40 z pionowymi płetwami i innymi dodatkami w tunelu aerodynamicznym*

Po trzech godzinach zmagania dały o sobie znać słabości GT40 z mniejszymi silnikami, wśród których była 5,3-litrowa maszyna w barwach Scuderii Filipinetti. W krótkim okresie czasu z wyścigu wycofały się trzy sztuki, wszystkie z powodu przegrzewających się jednostek napędowych. Tuż przed zachodem słońca poddała się skrzynia biegów w jednym z przygotowanych w dużym pośpiechu Mk II. Po zachodzie Słońca na torze pozostał tylko Mk II prowadzony przez Hilla, który po problemach ze sprzęgłem gonił czołówkę.

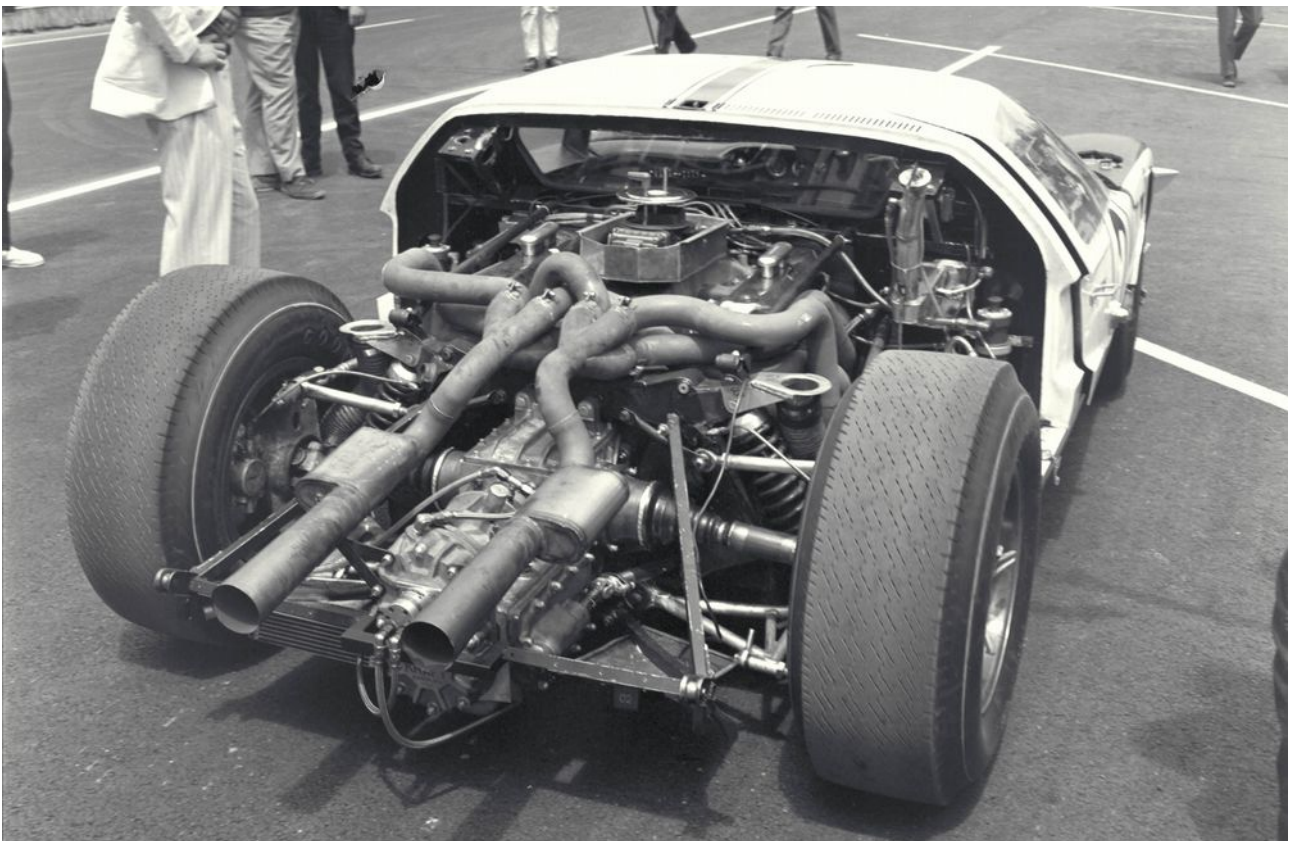
Pierwsze cztery miejsca obsadzały samochody Ferrari. Niedługo po ustanowieniu kolejnego rekordu okrążenia przez samochód Forda jego sprzęgło całkowicie odmówiło współpracy. Przed północą w wyścigu nie było już ani jednego GT40. Le Mans po raz kolejny zakończyło się dla Amerykanów niepowodzeniem. Eżno Ferrari nie miał też powodów do zadowolenia. 330 P2 Surtessa zostało wyeliminowane przez awarię zawieszenia, a kolejne fabryczne auta, na których odpowiednie testy zabrakło Włochom czasu straciły szanse na dobre pozycje po problemach z hamulcami. Le Mans wygrało ostatecznie prywatne Ferrari należące do North American Racing Team, które w czwartej godzinie wyścigów po problemach technicznych zajmowało dopiero osiemnaste miejsce. Włoski samochód prowadził między innymi Jochen Rindt, przyszły mistrz świata Formuły 1. Nie była to jedyna porażka Ferrari w tym roku - latem amerykańskie Cobry zdobyły mistrzostwo świata w serii GT, kładąc kres dominacji maszyn z Maranello.



*Brands Hatch 1965, Redman/Ickx wygrywają w 6-godzinny BOAC 500*

## *Ford wygrywa Le Mans w 1966 roku?*

Wkrótce po kolejnym niepowodzeniu we francuskim maratonie Henry Ford II zwołał zebranie na najwyższym szczeblu, które można podsumować w jednym zdaniu: Ford wygrywa Le Mans w 1966 roku. W przeciwnym razie odpowiedzialni za GT40 tracą pracę. Latem 1965 roku wystosował do najważniejszych osób w koncernie kartkę z jednym zdaniem: "Czekam na zwycięstwo". Z myślą o Le Mans stworzono nawet specjalny komitet, który miał spotykać się co dwa tygodnie aż do samego wyścigu i kontrolować prawidłowy kierunek i przebieg prac.

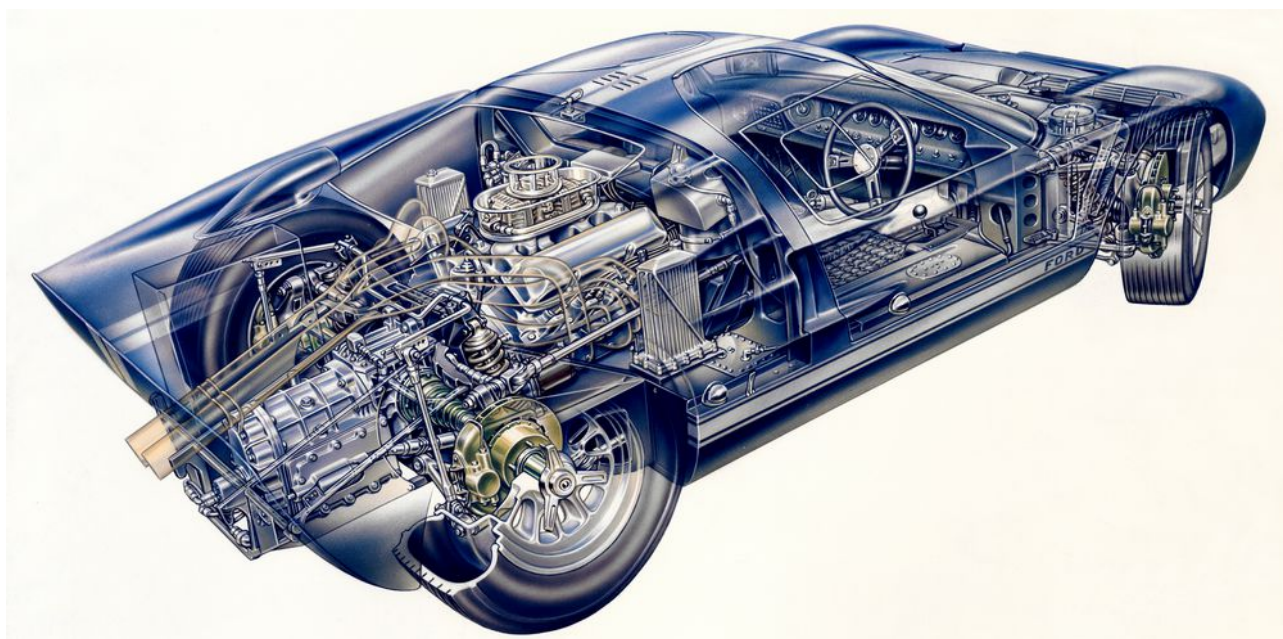


*Le Mans 1965, 7-litrowy GT40 Mark II*

Nowy komitet powołał do życia dwa zespoły: pierwszy Shelby'ego, drugi Holmana-Moody'ego, który zdobył w tym czasie dla Forda mistrzostwo w pucharze NASCAR. W projekt zaangażowano też trzeci zespół, tym razem z Europy. Była nim drużyna Alana Manna, u którego eksperymentalnie zbudowano GT40 z aluminiowym nadwoziem. Mk II w rękach Shelby American i z Milesem ujeżdżającym go całe noce i dni na różnych torach w najróżniejszych warunkach pogodowych przeszedł intensywny proces udoskonalania, lądując w międzyczasie ponownie w tunelu aerodynamicznym, aby uniknąć poprawek na ostatnią chwilę. Największych problemów dostarczał przegrzewający się układ hamulcowy, który w żaden sposób nie mógł zrównoważyć mocy 7-litrowego V8.

Pierwszym sprawdzianem poprawionych GT40 Mark II, w tym tych od Holmana-Moody'ego, był wyścig Daytona Continental, rozgrywany po raz pierwszy w formacie 24-godzinny. Ferrari nie brało w nim udziału. Miles wywalczył pole position i w parze z Lloydem Ruby'm wygrał wyścig. Hamulce wytrzymały. Drugi Mk II od Shelby American był na mecie drugi. Takim samym wynikiem zakończył się wyścig w Sebring, wygrali ponownie Miles i Ruby. W wyścigu poniosło śmierć czterech widzów (po kolizji jednego z samochodów Ferrari z samochodem Porsche), a w wypadku jednego z GT40 zginął kanadyjski kierowca Bob McLean. Nowe Ferrari 330 P3 nie ukończyło wyścigu - wysiadła skrzynia biegów.

Kilka tygodni później Mark II z komputerowym sprzętem pomiarowym na pokładzie zjawiał się na pierwszych testach w Le Mans. Jedna z maszyn Forda, prowadzona w deszczu przez Walta Hansgena, została doszczętnie rozbita. Hansgen w wyniku obrażeń zmarł pięć dni później w szpitalu. Najlepszy czas okrążenia należał do Ferrari i Surteesa. Do Le Mans pozostały dwa miesiące, które wykorzystano na wprowadzenie w życie kolejnych poprawek. W ich trakcie GT40 otrzymały między innymi hamulce powietrzne, zoptymalizowane komory spalania, pozwalające na wyciśnięcie dodatkowych 35 koni mechanicznych, nastawione na ogromny wysiłek wycieraczki prosto z Boeinga 707, a także układ elektryczny mogący wytrzymać temperatury jeszcze wyższe, niż poprzednio. Nakładem milionów dolarów jednostki napędowe testowano w specjalnym, sterowanym komputerowo symulatorze, który odzwierciedlał jazdę po francuskim torze, łącznie z przerwami na pit stop co dwie godziny. Na hamowniach silniki pracowały po 48 godzin non-stop.

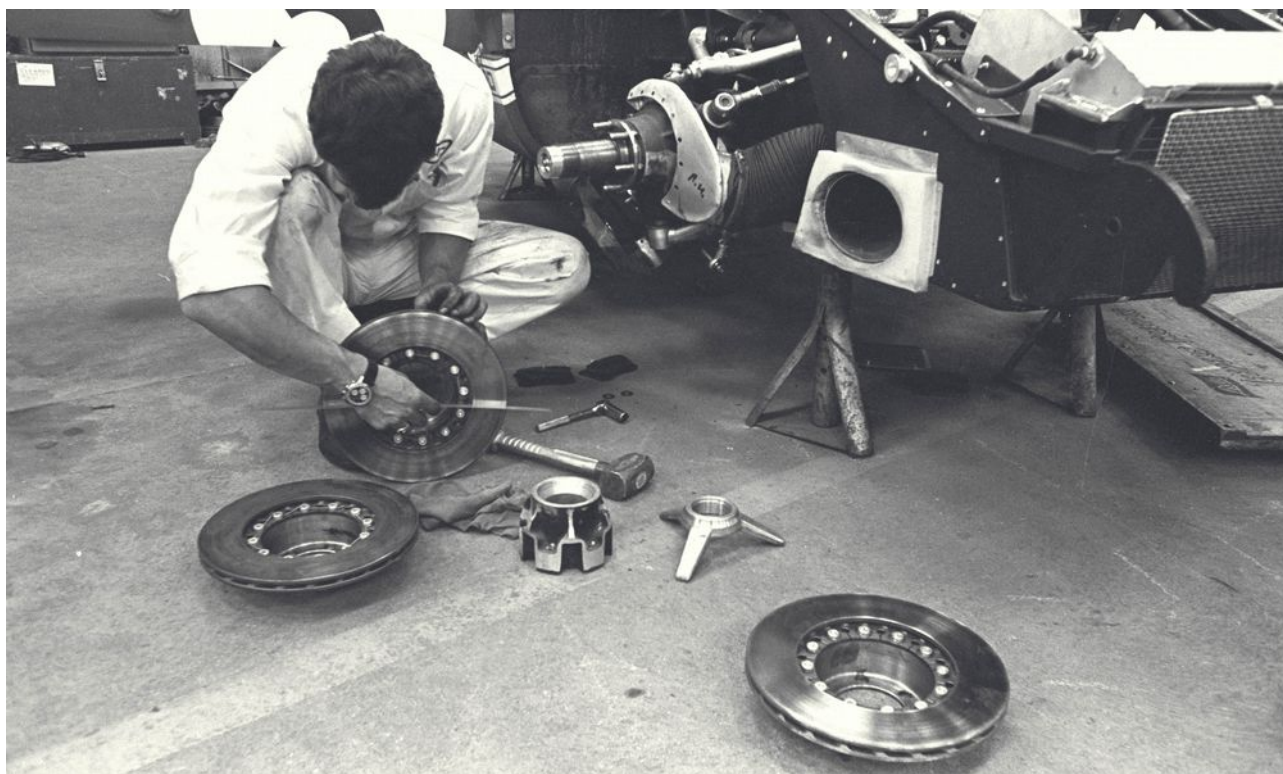


Przekrój przez GT40 Mark II z 1966 roku

## *Ford wygrywa Le Mans w 1966 roku!*

Ford, wydający miliony dolarów na swój program wyścigowy, oszczędzał siły i po sukcesach na Daytonie i Sebring pojawił się w Europie dopiero na Le Mans w czerwcu. Do historycznego, francuskiego maratonu w 1966 roku zgłoszono aż piętnaście sztuk GT40! Miejsce na starcie otrzymało osiem Fordów Mark II z 7-litrowymi V8 o mocy około 485 KM. Shelby miał trzy, Holman-Moody trzy plus jedna sztuka od Alan Mann Racing. Za ich kierownicami zabrakło kilku znaczących zawodników, którzy ulegli wypadkom lub zmienili zespoły. GT40 poprowadzili ostatecznie m.in. Miles, McLaren, który zaledwie miesiąc wcześniej założył własny zespół Formuły 1, Dennis Hulme, Graham Hill oraz młody Mario Andretti, przyszły mistrz świata F1. Na specjalne zaproszenie organizatorów w roli honorowego sędziego pojawił się sam Henry Ford II.

W kwalifikacjach najszybsze były Fordy, pierwszy Dan Gurney, za nim Ken Miles. Najszybsze Ferrari, którego szeregi w atmosferze wewnętrznego spięcia opuścił sensacyjnie tuż przed wyścigiem Surtees, było dopiero czwarte. Ferrari wystawiło poprzez fabryczne i prywatne zespoły siedem prototypów: trzy 330 P3 oraz cztery 365 P2. Ekipy prywatne na własną rękę wystartowały pięcioma kolejnymi GT40 oraz czterema Ferrari klasy GT. Włosi wystawili też trzy sztuki Dino z nadzieją na pokonanie w 2-litrowej klasie samochodów Porsche. Każdy wyciągnął do bitwy swoje najcięższe działa.



*Le Mans 1966, praca nad hamulcami GT40*

Wyścig wystartował o godzinie szesnastej po południu. Zmagania zaczęły się pechowo dla Milesa, który zagiął drzwi na swoim kasku i już po pierwszym kółku musiał zjechać na szybką naprawę. Zgodnie z planem na mokrym torze prowadził Gurney. Po pierwszej godzinie na prowadzeniu znajdowały się cztery Fordy, odrabiający straty w niewiarygodnym tempie Miles był trzeci. Samochody przygotowane przez zespół Shelby'ego ponownie pokazywały swoją wyższość nad maszynami Holmana-Moody'ego. Ferrari znajdowało się jakąś minutę za nimi, czekając na odpowiedni moment do przeprowadzenia ataku. Mk II znanym sobie zwyczajem biły regularnie rekordy okrążeń. Po pierwszych oznakach zapadania zmroku prowadził Hulmie, który zastąpił za kierownicą Milesa. Ferrari były ciągle z tyłu, przejmując prowadzenie dopiero w momencie, w którym najszybszy Mk II zjechał do mechaników na wymianę opon oraz klocków hamulcowych. Po ośmiu godzinach wyścig prowadziły dwa samochody Ferrari, ale nie na długo.



*GT40 w malowaniu zwycięzcy Le Mans z 1966 roku*

Noc przywitała zawodników deszczem, podczas którego prowadzenie odzyskał Miles, znający GT40 jak własną kieszeń. Po północy w wyścigu nie było już GT40 Andretti'ego, w którym puściły uszczelki silnika. Po kolizji odpadło też Ferrari, które pierwotnie miał prowadzić Surtess. O trzeciej nad ranem z wyścigu po awarii skrzyni biegów odpadło też najszybsze 330 P3. Mk II z Shelby American miały wolną drogę do zwycięstwa, o ile uda im się dojechać do mety. Pierwszy jechał Miles, za nim Gurney, trzeci McLaren. Najszybsze Ferrari znajdowało się dziesiątki mil w tyle, a ostatni GT40 ze stajni Holmana-Moody'ego nie mógł równać się z pozostałymi.

Prowadząca trójka i pozostałe Fordy również nie zostały ominięte przez poważne kłopoty i daleko było im do niezawodności. Do mety dojechały tylko trzy z ośmiu amerykańskich maszyn. W samochodzie Milesa przegrzały się hamulce, a Gurney miał wyciek z chłodnicy. Awarie te udało się jednak szybko zażegnać i prowadzenie Fordów pozostało niezagrożone. Na pięć godzin przed końcem wszystkie cztery fabryczne Fordy znajdowały się na czołowych pozycjach. Już na dwie godziny przed końcem wyścigu z wężącego wygraną, fordowskiego Komitetu Le Mans wyszedł pomysł zaaranżowania finiszu z trzema samochodami przekraczającymi linię mety jednocześnie. Miałoby to zaowocować remisem i uniknięciem wewnętrznej walki kierowców, która mogła zakończyć się awarią lub wypadkiem jednego z aut. Albo katastrofą dla wszystkich. Na ten bezprecedensowy pomysł przystali początkowo sędziowie i podczas ostatnich postojów całą sytuację naświetlono kierowcom. Miles miał zwolnić i pozwolić na odrobienie strat samochodowi prowadzonemu przez McLarena. Tak też uczynił.



*Le Mans 1966, historyczna wygrana Forda, trzy GT40 na mecie*

Wkrótce po wystąpieniu kierowców z powrotem na tor od sędziów przyszła informacja, iż remis nie jest w żadnym wypadku możliwy: w Le Mans liczy się również przebyty w ciągu dwudziestu czterech godzin dystans i przy takim ustawieniu na linii mety kluczowe znaczenie będzie miała różnica odległości wynikająca z rozstawienia samochodów na starcie. Było już za późno, aby cokolwiek z tym zrobić. Trzy sztuki GT40 Mark II przekroczyły linię mety niemal jednocześnie: najpierw Miles i McLaren w samochodach Shelby American, a tuż

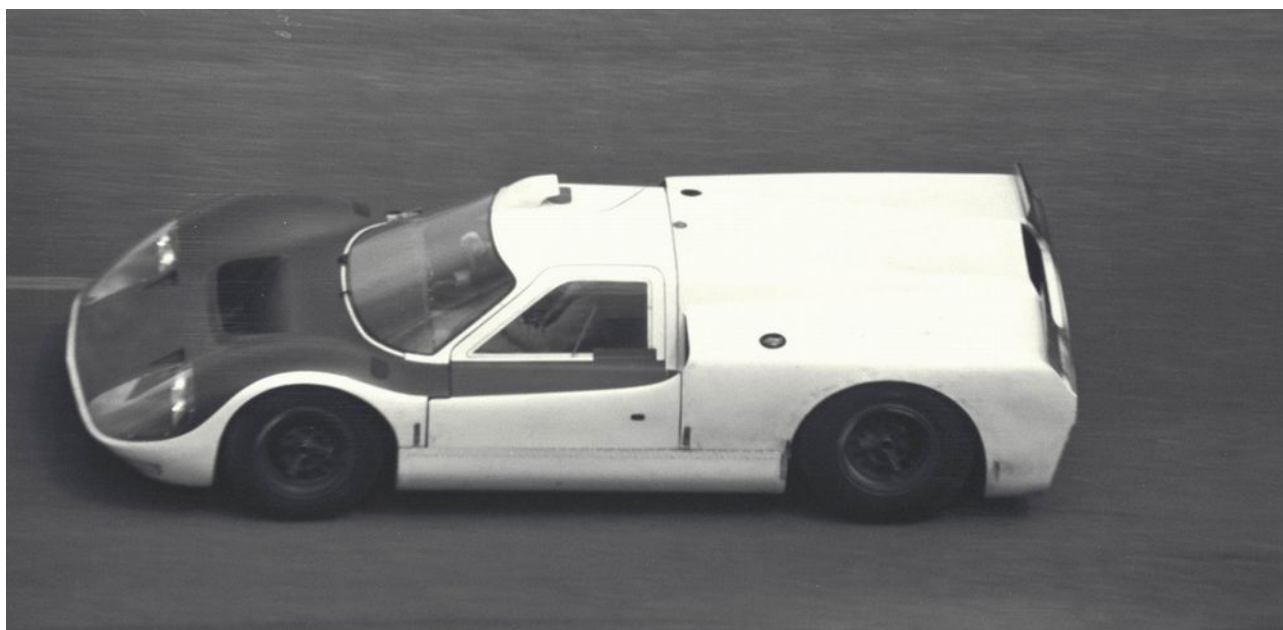
za nimi Hutcherson w samochodzie Holmana-Moody'ego ze stratą dwunastu okrążeń. Na horyzoncie nie było widać żadnego Ferrari, a kolejne cztery miejsca przypadły zespołom w prototypach Porsche z silnikami o pojemności poniżej dwóch litrów. Historyczny moment uwieczniły kamery telewizyjne i aparaty fotograficzne. Ferrari zostało ostatecznie pokonane. Kto wygrał? Nie tylko publiczność miała wątpliwości. Wygrali startujący z czwartej pozycji Bruce McLaren i Chris Amon! Rozgoryczonego całą sytuacją, startującego z drugiego miejsca Milesa dzieliło od zwycięstwa w jednym z ostatnich i najważniejszych wyścigów w jego życiu zaledwie sześć metrów. Na koniec sezonu 1966 Ford wyprzedził Ferrari w klasyfikacji generalnej i zdobył w serii World Sportscar Championship puchar mistrzów świata konstruktorów. Jego samochody triumfowały na długim dystansie w Sebring, Daytonie oraz Le Mans i zajęły drugie miejsca w eliminacjach na Spa-Francorchamps oraz Monzie.



*Le Mans 1966: McLaren i Amon w drodze na dekorację zwycięzców*

## *J-Car: ku przyszłej chwale*

Mark II, który wygrał w końcu w Le Mans nie był ostatnim słowem Forda. Od grudnia 1965 roku pod okiem Lunna pracowano intensywnie nad zupełnie nową maszyną o roboczej nazwie J-Car (można spotkać się też z oznaczeniami J, GT-J, GT40-J i tym podobnymi kombinacjami), która swoją nazwę zawdzięczała zmianom w regulaminie FIA, które zamknęło w tak zwanym załączniku J do głównych regulacji. Największą nowością w modelu, obok nowego nadwozia z wąskim kokpitem, było innowacyjne, aluminiowe podwozie, wzmacniane strukturami o przekroju plastra miodu, które zajęło miejsce najczęściej wykorzystywanej do tej pory, ciężkiej konstrukcji stalowej. Jako, że w samochodach nigdy wcześniej nie stosowano czegoś podobnego na taką skalę, produkcję tych elementów powierzono działającej w przemyśle lotniczym firmie Brunswick Aerospace. W porównaniu do Mark II nowy ścigacz Forda był lżejszy aż o około dwieście kilogramów! Pierwsza sztuka nauczyła się jeździć o własnych siłach już w kwietniu.

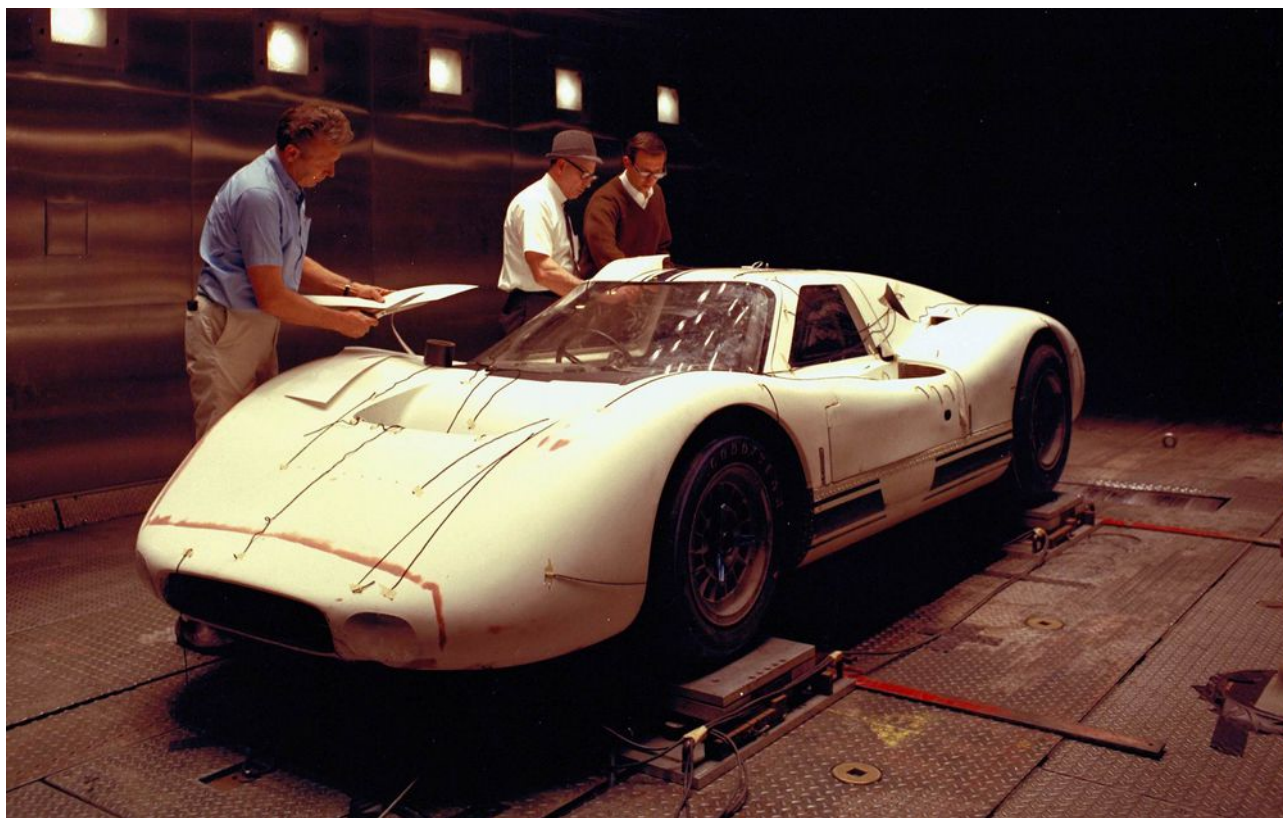


*J-Car podczas jazdy testowej*

J-Car odziedziczył po GT40 Mark II nieznacznie zmodyfikowane zawieszenie, układ hamulcowy oraz siedmiolitrowe V8 rozwijające w chwilach największego uniesienia moc ponad pół tysiąca koni mechanicznych. Zupełną nowością była za to automatyczna skrzynia biegów produkcji Kar Kraft o tylko dwóch przełożeniach. W ramach przynoszących nowe informacje testów prototyp wziął gościnny udział w próbach przed Le Mans w 1966 roku. Podczas tych jazd osiągnął czas okrążenia przebijający wynik najszybszej załogi, która miała rzeczywiście wystartować w wyścigu. Prace nad samochodem przerwała śmierć Hansgena, a kilka miesięcy później na zespół Forda spadł kolejny cios. Latem zbudowano drugi egzemplarz, tym razem w specyfikacji na mistrzostwa

Can-Am, w którego testach uczestniczył Ken Miles. Wypadek na torze Riverside w połowie sierpnia, którego dokładnej przyczyny nigdy nie ustalono zakończył jego życie.

Pierwszy egzemplarz zniszczono w crash-teście. Jesienią gotowy był trzeci egzemplarz modelu, który wyposażono w sprawdzoną przekładnię T44 i wysłano na miesiące intensywnych testów. W sumie na podwoziu J-Cara sprawdzono aż dwadzieścia pięć różnych opcji nadwoziowych, poszukując w pierwszej kolejności sposobu na zmniejszenie oporów powietrza i zwiększenia stabilności przy największych prędkościach. Gdy J-Car przeszedł pomyślnie przez gęste sito ewolucji dołączył do rodziny GT40 jako Mark IV (tak naprawdę w jego nazwie nie było członu GT40, ale tak samo, jak wcześniej GT stał się GT40, tak Mark IV stał się GT40 Mk IV). Na rok 1967 Ford przeznaczył dziesięć milionów dolarów na wyścigi samochodowe.



*J-Car, przyszły Mark IV w tunelu aerodynamicznym*

## *Mark IV: nowa jakość i kolejny sukces*

Zupełnie nowy Mark IV został zbudowany w sześciu egzemplarzach (plus jeden egzemplarz G7A na podwoziu J-Cara, powstały z myślą o serii Can-Am). Ostatecznie pojazd otrzymał szerokie, spłaszczone nadwozie z kabiną kierowcy umieszczoną po środku, przyjmując standardy aktualne w prototypach Le Mans nawet dziś. Jego konstrukcję wzmocniono dodatkowo stalową klatką bezpieczeństwa. Na początku sezonu nie było jeszcze wiadomo czy Mk IV zajmie miejsce Mk II, ale klapa tych drugich podczas 24-godzinnego wyścigu na Daytonie przypieczętowała nieodwracalnie ich los.

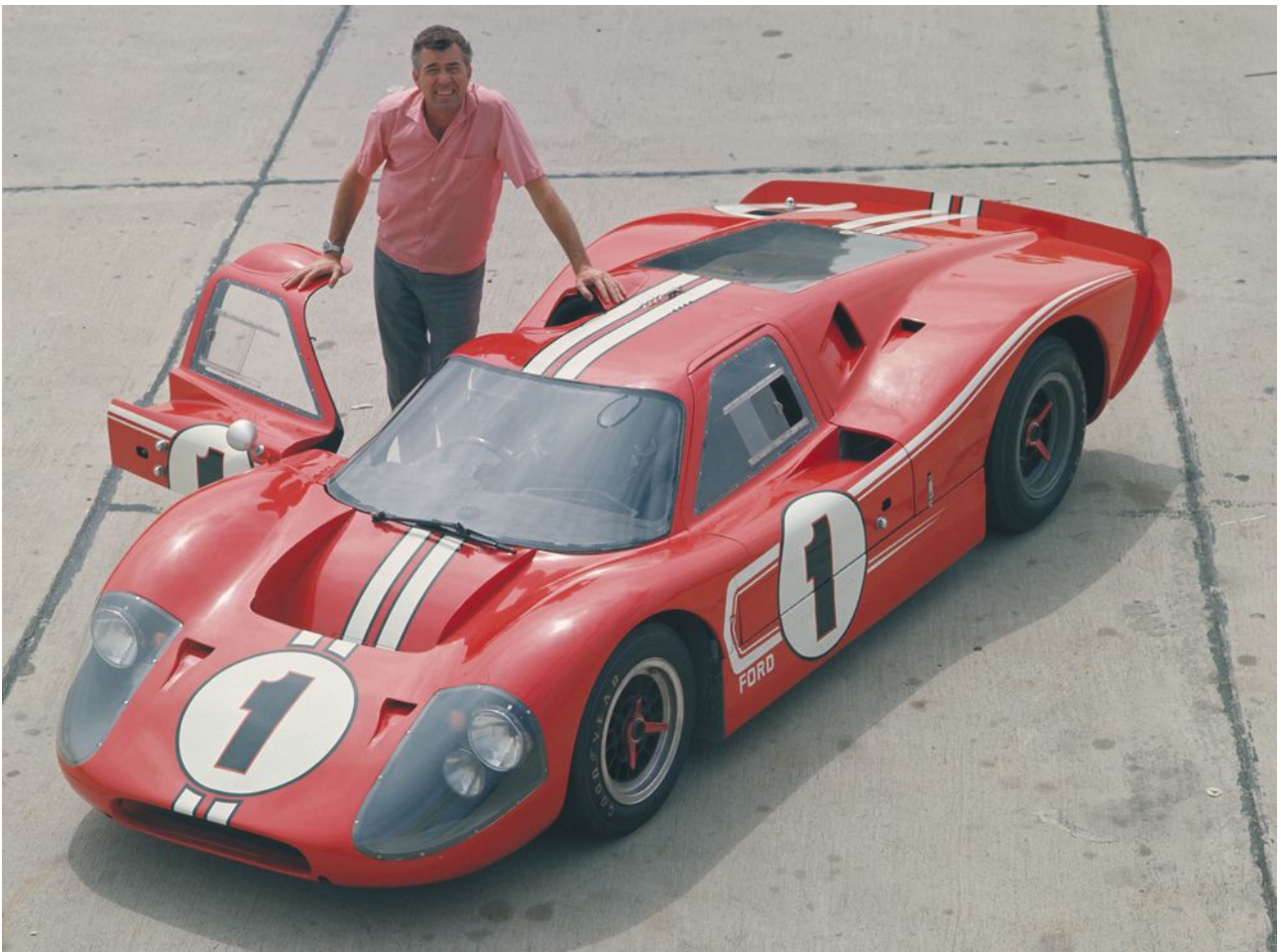
W debiucie na Sebring w rękach Bruce'a McLarena i Mario Andretti'ego Mk IV zdobył pole position i sięgnął po zwycięstwo. Pojedynek między Fordem oraz kolejnymi generacjami prototypów Ferrari z silnikami V12 trwał w nowym sezonie w najlepsze. Na pętli Daytona włoskie samochody upokorzyły dotkliwie Amerykanów i zdobyły całe podium, a najszybszy Ford był dopiero szósty. W 24-godzinnym wyścigu Le Mans, którego już nigdy więcej nie wygrały, musiały ponownie uznać wyższość GT40.



*Le Mans 1967, zwycięski GT40 Mark IV i jego załoga*

Ford na kilka dni przed kolejnym Le Mans pokazał, że czystka toczona na torach wyścigowych całego świata nie kończy się jedynie na samochodach sportowych oraz prototypach i Enzo Ferrari będzie miał kolejne, poważne zmartwienie. Z trzeciej eliminacji mistrzostw świata Formuły 1, Grand Prix

Holandii na torze Zandvoort przywieziono pierwsze zwycięstwo bolidu zasilanego - po raz pierwszy! - słynną, widlastą ósemką o pojemności trzech litrów z rodziny DFV z 32-zaworową głowicą. Jednostka powstała po połączeniu sił z Cosworthem i Colinem Chapmanem, założycielem Lotusa. Silnik ten pojawił się najpierw u Lotusa, a później zasiliał bolidy Matry, McLarena, Brabhama, Tyrrella, Williamsa, Ligiera i wielu innych. W ciągu kilkunastu lat z jego coraz nowszymi generacjami za swoimi plecami jeździło kilkunastu mistrzów świata oraz zwycięzcy dwóch edycji Le Mans. Po tytuły mistrzowskie sięgnęło z nim aż dziesięć razy pięciu różnych konstruktorów. Maszyny z jednostkami DFV wygrały w sumie ponad 150 wyścigów grand prix!



*Carroll Shelby i GT40, który wygrał w Le Mans w 1967 roku*

Na starcie francuskiego klasyka w 1967 roku pojawiły się cztery sztuki Mark IV (po dwa w barwach Shelby American oraz Holman-Moody), na przeciw których stanęły trzy nowe Ferrari 330 P4. Towarzyszyły im też starsze Mark II i Mark I, wystawione przez prywatne zespoły, a także między innymi trzy Ferrari 412P. Egzemplarz Mk IV prowadzony przez mierzącego 190 centymetrów wzrostu Dana Gurney'a musiał przejść dodatkowe modyfikacje: w miejscu fotela kierowcy nieznacznie obniżono linię podłogi, a na drzwiach, które po stronie kierowcy otwierały się wzorem pierwszych GT40 wraz z częścią dachu, znalazło się charakterystyczne wybrzuszenie (w kolejnych miesiącach „bąbel”

pojawiał się też w innych egzemplarzach). Inaczej zawodnik nie miał szans na zmieszczenie się za kierownicą, który to problem rozwiązano w identyczny sposób również w starszych ewolucjach GT40. Amerykański motor V8 o mocy krążącej w okolicach 530 koni mechanicznych pozwalał na rozpędzenie się przy odpowiednim ustawieniu ostatniego przełożenia skrzyni biegów nawet do 355 kilometrów na godzinę!

Do towarzystwa mającego na celowniku wygraną w klasyfikacji generalnej dołączył również kolejny projekt ze stajni Jima Halla. Były to prototypowe maszyny marki Chaparral z siedmiolitrowym, widlastym silnikiem o ośmiu cylindrach od General Motors, nowoczesnymi podwoziami, opływowymi karoseriami, a także ruchomymi skrzydłami z tyłu, które reagowały na pozycje pedałów gazu i hamulca. Chaparrale, do których przesiadł się Phil Hill, podczas kwalifikacji były w ścisłej czołówce, ale później przestały być większym zmartwieniem - żaden nie dojechał do mety.



*Ford Mark IV, piękna bestia*

W sesji kwalifikacyjnej przed trzydziestym piątym Grand Prix of Endurance na Circuit de la Sarthe najszybszy był Mk IV prowadzony przez McLarena, który zginął trzy lata później, w 1970 roku w Goodwood za kierownicą jednej ze swoich maszyn klasy Can-Am. Jego samochód w trakcie wyścigu Le Mans na najdłuższej prostej stracił tylną część nadwozia, co poważnie go spowolniło i pozwoliło na dojechanie do mety dopiero na czwartym miejscu, za dwiema sztukami 330 P4. Oba egzemplarze Holmana-

Moody'ego nie ukończyły zawodów, a Andretti rozbił swoje auto po zablokowaniu hamulców. Start wyścigu nie udał się zarówno nowym Fordom jak i Chaparralom, a przez pierwszą godzinę niespodziewanie na prowadzeniu utrzymywał się stary Mk II.

Z przewagą kilku okrążeń nad prototypami Ferrari 24-godzinny wyścig Le Mans w 1967 roku wygrała załoga Gurney/Foyt. W tym roku padło kilka rekordów: pierwsza trójka pokonała po raz pierwszy dystans ponad pięciu tysięcy kilometrów, a najszybszy samochód rozpędził się do prawie 343 km/h. Było to pierwsze i jak dotąd ostatnie zwycięstwo w Le Mans zespołu amerykańskiego, amerykańskim samochodem i z amerykańskimi kierowcami. Oprócz załogi na podium pojawił się również sam Henry Ford II wraz z żoną, których Gurney w przypiływie radości wraz ze wszystkimi zgromadzonymi w pobliżu potraktował fontanną z wielkiej butelki szampana, którą ktoś podał mu do rąk. Tak oto narodziła się tradycja soczystego oblewania zwycięstwa, która kultywowana jest do dnia dzisiejszego w całym świecie sportów motorowych. Poza Le Mans amerykańskim samochodom nie wiodło się tak dobrze i na koniec sezonu World Sportscar Championship marka musiała pogodzić się z o wiele większym dorobkiem punktowym konkurentów z Europy, zespołów Ferrari i Porsche.



*Le Mans 1967: Dan Gurney świętuje zwycięstwo i rozpoczyna tradycję lania szampana*

## GT40 na cywilne drogi: Mark III

Jeszcze w 1966 roku ogłoszono nadejście nowego podziału maszyn wyścigowych, który miał być oparty o liczbę wyprodukowanych egzemplarzy. Najważniejsze były trzy kategorie: prototypy, dla których liczyło się tylko to, że istnieją, samochody zbudowane w ciągu ostatnich 12 miesięcy w co najmniej 50 egzemplarzach oraz takie, których powstało ponad 1000 sztuk. W pierwszej klasie Ford miał Mark II, a do drugiej już rok wcześniej wciągnął najbardziej liczny w rodzinie GT40 Mark I. Sprzedanie pięćdziesięciu sztuk wyścigowej bestii nie było z pozoru zbyt łatwym zadaniem, dlatego też zdecydowano o konwersji modelu na... samochód przystosowany fabrycznie do zwykłego ruchu drogowego. Mark I powstał łącznie w 87 egzemplarzach, z czego aż 31 było modelami w tak zwanej specyfikacji drogowej. Ale to nie Mark I miał być przebojem salonów sprzedaży Forda. Taką rolę napisano z myślą o powstającym od początku jako pojazd drogowy modelu GT40 Mark III.



GT40 Mark III, Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2012

Podstawowe różnice zewnętrzne między Mk III, a poprzednimi ewolucjami GT40 to cały przód i tył nadwozia, których panele wykonano z włókien szklanych. Nowy tył wydłużono, aby znalazło się w nim miejsce na symboliczny bagażnik, a przód nieznacznie podniesiono i zamontowano w nim zupełnie nowe, nie grzeszące urodą i podobieństwem do oryginału, okrągłe lampy (drogowy Mark I miał z tego względu problemy z homologacją w USA – jego prześwit był zbyt mały, a przednie światła były położone zbyt nisko). Każdy

z drogowych Mk III osadzono na wyższym, miększym zawieszeniu oraz 15-calowych, szprychowych felgach Borrani. Na potrzeby modelu zaadoptowano również układ hamulcowy Girlinga, dwa zmniejszone zbiorniki paliwa zabezpieczone 2-calową warstwą pianki poliuretanowej, nowy układ kierowniczy, nowy układ wydechowy, 5-biegową skrzynię biegów ZF oraz 2-dyskowe sprzęgło marki Borg & Beck znane z Mark I.

Największą nowością we wnętrzu, obok wykończenia skórą i regulowanych foteli z zagłówkami, był drążek dźwigni zmiany biegów umieszczony w tunelu centralnym, a nie, jak w modelach wyścigowych, między fotelem kierowcy i jego drzwiami. Rozwiązanie takie ułatwiło znacznie produkcję samochodu z kierownicą po jednej z obu stron (wszystkie poprzednie budowano tylko z kółkiem po prawej). Na pokładzie Mk III znalazły się także odchylane szyby boczne, wydajny system wymiany powietrza i ogrzewania oraz odtwarzacz kasetowy. W jednym z egzemplarzy na życzenie klienta znalazł się nawet odbiornik telewizyjny i pełnowymiarowa klimatyzacja.

Mk III, produkowany przez John Wyer Automotive, które przejęło wcześniej Ford Advanced Vehicles, otrzymał silnik V8 przygotowany przez zakład Carrolla Shelby'ego. Jednostka o pojemności 4,7 litrów w porównaniu do silników napędzających wyścigowe GT40 mogła pochwalić się dość skromnymi parametrami: blisko 310 KM mocy i prawie 450 Nm momentu obrotowego. Rozpędzenie się do 100 km/h zajmowało około sześć sekund, a prędkość maksymalna sięgała w porywach sprzyjających wiatrów 270 km/h.



GT40 Mark III na salonie samochodowym w Genewie w 2015 roku

GT40 Mk III nie podbił serc klientów ani nie zaspokoił ambicji Forda. Cena (za nowości 7-krotność nowego Mustanga), drastyczne różnice stylistyczne w stosunku do wyścigowego oryginału i powodzenie Mk I sprawiły, iż projekt okazał się całkowitą pomyłką. Powstało tylko siedem sztuk, trzy z kierownicą po prawej stronie i cztery z kierownicą po lewej stronie. Jeden, biały, ostatni zbudowany w 1969 roku egzemplarz pozostał w rękach Forda (podwozie numer M3/1107). Fabryczny Mark III nie znalazł uznania, ale sam GT40 zyskał nieśmiertelność, pokonał czas i zakrzywił czasoprzestrzeń - nowe sztuki w specyfikacji sprzed dekad można kupić nawet dzisiaj! Pulę cywilnych odmian GT40 uzupełnił w połowie lat osiemdziesiątych zmodernizowany Mark V, produkowany przy użyciu oryginalnych form nadwozia z Mark I przez Safir Engineering oraz JW Automotive, które weszły w posiadanie oryginalnych dokumentów, części i praw do posługiwania się oznaczeniem GT40. Model ten został zbudowany w około 40 sztukach. Obecnie „kontynuację” GT40, wierną oryginałowi (w niektórych przypadkach nawet 90% wymiennych części), wytwarza na licencji Safir Spares LLC w kilku różnych wariantach amerykańskie Superformance.



*Superformance GT40 Continuation Series*

## *Mirage M1: sierotka Marysia*

John Wyer Automotive, które wchłonęło Ford Advanced Vehicles, podjęło również próbę zbudowania własnego samochodu wyścigowego pod nową marką Mirage. Mowa o coupe M1 w charakterystycznych barwach Gulf Oil, działającego od początku stulecia giganta na rynku paliwowym. Auto na dobrą sprawę było kolejną ewolucją GT40. Taki rozkład stosunków rodzinnych utrzymywał oficjalnie Ford, który potrzebował punktów w mistrzostwach GT, ale FIA odmówiło rozpoznawania Mirage jako Forda i punkty były liczone oddzielnie. Maszyna została oryginalnie opracowana przez Lena Bailey'a jeszcze przed przejściem FAV jako GT40 grupy 6 i odznaczała się przede wszystkim znacznie lżejszym podwoziem oraz zmodyfikowaną, zwężającą się ku górze i bardziej opływową karoserią, nadającą jej charakterystyczny, pocieszny kształt. Pojazd zasilala 5,7-litrowa, widlasta ósemka o mocy w okolicach 450 KM. Do Le Mans w 1967 roku wystawiono dwie sztuki Mirage, z których żadna nie dojechała do mety (jedną z nich prowadził Jacky Ickx). Ze startów w kolejnym sezonie mistrzostw świata model wykluczyła zamiana przepisów. Następny samochód ze stajni Mirage, prototyp M2, był już konstrukcją opartą na nowym podwoziu, na którym posadzono silnik V12 od British Racing Motors, a później jednostkę napędową opracowaną przez Coswortha.



*Mirage M1 powstałe na bazie GT40*

## *Koniec ery gigantów*

Kariera wyścigowego Mark IV, jak i Mirage M1, nie trwała długo. Zakończyła się wraz z wejściem w życie nowych przepisów na początku roku 1968, które ograniczyły pojemność silników prototypów do bardzo skromnych trzech litrów i samochodów klasy GT do pięciu litrów. Krok ten miał przede wszystkim ograniczyć moc i prędkości rozwijane przez maszyny, za którymi nie nadążały środki bezpieczeństwa. Giganci o wielkim litrażu odeszli na zawsze, zakończyła się pewna era.

W wyniku tych zmian z rywalizacji wycofały się zarówno fabryczne załogi Forda jak i Ferrari (tymczasowo), ale kariera amerykańskich maszyn trwała dalej. Pod skrzydłami JW Automotive Engineering powstały prawie 5-litrowe ewolucje GT40 Mark I, sponsorowane przez Gulf Oil, które kwalifikowały się do grupy grand tourerów zbudowanych w ilości co najmniej 50 egzemplarzy. Honoru Forda postanowiło bronić też Alan Mann Racing, które obrało jednak zupełnie inną ścieżkę. W tym przypadku zbudowano nowy model, znany zarówno jako F3L i P68 z charakterystyczną, płaską karoserią ręki Bailey'a. Samochód powstał tylko w trzech egzemplarzach, które zasilala widlasta ósemka o pojemności trzech litrów od Costwortha. P68 nie odniósł żadnego sukcesu i dzisiaj mało kto pamięta o jego istnieniu.



*GT40 w kolorach Gulfa podczas Festiwalu Prędkości Goodwood*

Jeden z unowocześnionych GT40 w malowaniu Gulfa powstał na bazie rozmontowanego na czynniki pierwsze Mirage. Modele mogły pochwalić się między innymi przeprojektowanymi nadwoziami o znajomych kształtach, wykonanymi z aluminium oraz tworzyw sztucznych, które wzmocniono włóknami węglowymi, a także 4,9-litrowymi silnikami V8 z nowymi głowicami o mocy ponad 430 koni mechanicznych, które w połączeniu z obniżoną masą całego samochodu pozwoliły w końcu na dorównanie osiągi 7-litrowym Mark II. Głównymi konkurentami zespołów startujących w Fordach mieli być zawodnicy w Lolach T70 z pięciolitrowymi silnikami General Motors oraz w starych Ferrari 250 LM, a porównywalne osiągi wśród prototypów miało wyciągać starsze Porsche 907 oraz nowe 908, które było gotowe mniej więcej w połowie sezonu.



*Mirage M1 w kolorach Gulfa*

Możliwości GT40 Gulfa dały o sobie znać w 24-godzinny wyścigu na belgijskim Spa, który wygrał Jacky Ickx, przyszły dwukrotny wicemistrz świata Formuły 1. Niestety w Le Mans, które z powodów miejscowych zamieszek przesunięto na wrzesień, Ickx nie mógł wystartować. Wcześniej, podczas wypadku na treningu przed Grand Prix Kanady, złamał nogę. Do Le Mans wystawiono trzy sztuki GT40, których głównym zmartwieniem miała być flota czterech Porsche 908. W tym samym wyścigu znalazły się też prywatne, 4,7-litrowe GT40, które zasiliły statystyki załóg kończących zmagania przed czasem. Pierwsze GT40 odpadło już po 15 okrążeniach z powodu awarii sprzęgła,

kolejne poległo niedługo po zmroku po poddaniu się jego silnika. Niemieckie auta, będące dopiero na początku swojej kariery i ewolucji, zgodnie z oczekiwaniami prowadziły w ciągu kilku pierwszych godzin, ale miały trudności z utrzymaniem się na torze do samego końca. Trzy sztuki odpadły, najzdrowsza ukończyła wyścig na trzecim miejscu przed starszym 907. Trzecie GT40 dojechało do mety przed dwoma maszynami Porsche i trzema sztukami dwulitrowych prototypów Alfey Romeo. Samochód Forda wygrał w 24-godzinny wyścig Le Mans po raz trzeci z rzędu! Coupe prowadzili Pedro Rodriguez i Lucien Bianchi, który zginął rok później w wypadku podczas testów w Alfie Romeo przed kolejnym wyścigiem Le Mans. Rodriguez zginął w 1971 roku na torze Norisring. Klasyfikacja generalna marek w pucharze World Sportscar Championship zakończyła się w tym roku wygraną Forda przed Porsche.



*Bianchi i Rodriguez po wygraniu Le Mans w 1968 roku*

## *Szczęśliwy numerok: 1075*

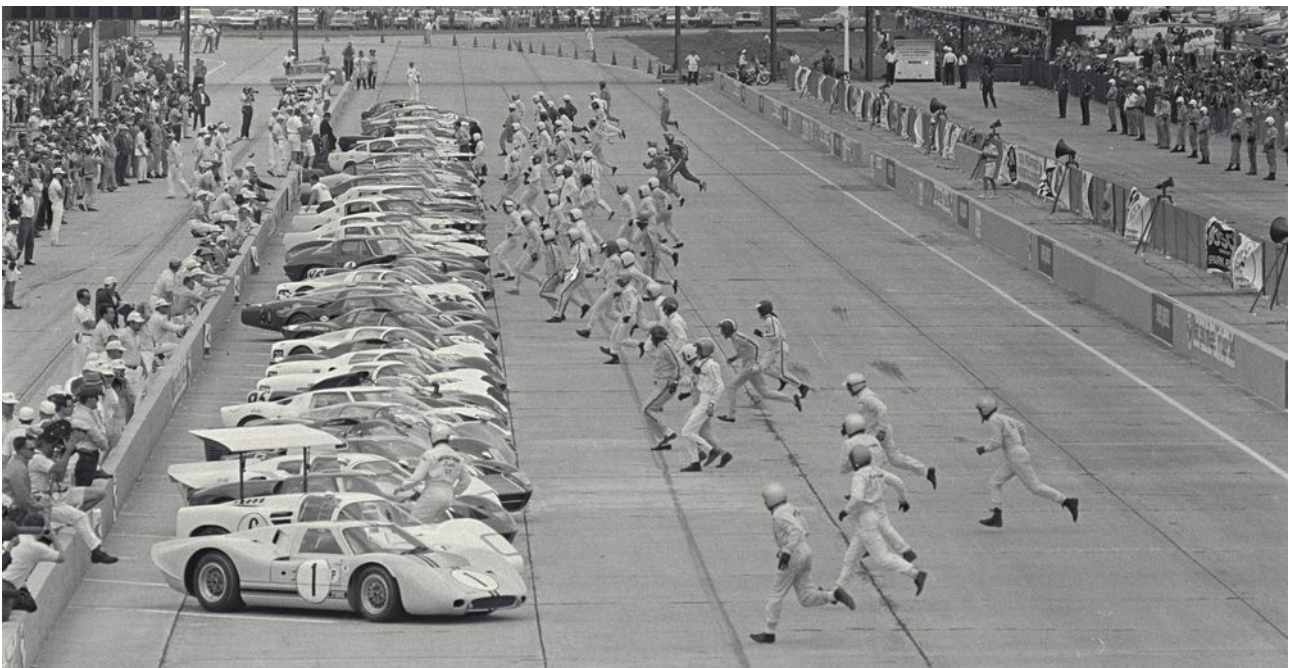
Wbrew wszelkim prawidłom GT40 od JWA oparty się próbie czasu również w roku 1969, dając Fordowi czwarte z rzędu i póki co ostatnie zwycięstwo w 24-godzinny wyścigu Le Mans. Wyczyn ten był tym bardziej znaczący, że w mistrzostwach świata World Sportscar Championship aż siedem z dziesięciu eliminacji padło łupem dominujących Porsche, a we Francji samochody z błękitnym owalem na masce musiały stawić czoła nie tylko nowocześniejszym Porsche serii 908, które podchodziły już pod 600 koni mechanicznych i kilku raczkującym 917, ale również nowym prototypom od wracającego po przerwie Ferrari oraz czającym się gdzieś z tyłu Matrom.

Konkurencja Fordów wykruszała się godzina po godzinie. Już na pierwszym okrążeniu rozbiło się 917 prowadzone przez Johna Woolfe'a, który zginął na miejscu. W zbiornik paliwa z roztrzaskanego Porsche wjechał Chris Amon w nowym Ferrari 312P, które skończyło w płomieniach. Po czterech godzinach odpadło 908 z awarią przegrzanej skrzyni biegów, po sześciu godzinach jedno z czołowych 917 zaczęło tracić olej, a w kolejnym wozie ze Stuttgartu współpracy odmówiło sprzęgło. Nad ranem na torze brakowało już kilku Porsche. Pozostałe jechały na prowadzeniu, które oddały GT40 dopiero w niedzielę po godzinie jedenastej gdy w jednym z 917 zawiodło kolejne sprzęgło. Na pół godziny przed końcem na pierwszej pozycji jechało ponownie 908, ale umiejętnie prowadzony Ford był szybszy w zakrętach i na prostej Mulsanne, na której wykorzystał tunel rozrzedzonego powietrza za niemieckim autem.



*Le Mans 1969, Ickx/Olivier wygrywają kilkadziesiąt metrów przed Porsche*

Zwycięska maszyna z załogą w składzie Jacky Ickx i Jackie Oliver o zaledwie kilkadziesiąt metrów wyprzedziła najszybsze Porsche 908! Nie licząc finiszu Fordów w Le Mans w 1966 roku była to najmniejsza odległość między dwoma pierwszymi załogami na mecie w historii imprezy. Co jeszcze bardziej niezwykle był to... dokładnie ten sam samochód, który wygrał rok wcześniej, coupe na podwoziu o numerze 1075! W historii Le Mans był to pierwszy taki przypadek (podobna sztuka udała się kierowcom prototypowego Porsche 956 w latach osiemdziesiątych i spydera produkcji TWR z silnikiem Porsche w latach dziewięćdziesiątych)! Kolejny GT40 był trzeci, a prywatny, 4,7-litrowy Mark I ukończył wyścig na wysokim, szóstym miejscu. Wyścig ten przeszedł do historii jako ostatni, który kierowcy zaczynali od tradycyjnego biegu do swoich samochodów stojących po przeciwnej stronie drogi. Większość z nich, aby wystartować jak najszybciej, zapinała pasy przeważnie dopiero na długiej prostej, co nie wszystkim wychodziło na zdrowie. Tej niebezpiecznej praktyce jawnie sprzeciwiał się Ickx, który do samochodu podszedł wolnym krokiem, wsiadł, zapiął pasy i ruszył jako jeden z ostatnich. Nowy prototyp Ferrari po licznych perypetiach ukończył gonitwę dopiero na dziewiętnastym miejscu, a od kolejnego sezonu w Le Mans na długie lata zapanowało Porsche. JW Automotive na kolejnych prototypach napędzanych silnikami Forda, nie mającymi już prawie nic wspólnego z GT40, startowało jeszcze do połowy lat siedemdziesiątych, a w roku 1970 w Le Mans wystąpiło w roli jednego z oficjalnych partnerów Porsche z nowymi 917K u progu ich ogólnoświatowej dominacji.



*Wszyscy na start! Kto pierwszy, ten lepszy!*

## GT40: jestem legendą

Szacuje się, iż oryginalny GT40 w wersjach od Mark I po Mark IV oraz prototypach powstał w ilości od 125 do 150 egzemplarzy. Dokładna liczba nie jest możliwa do zweryfikowania z racji przechodzenia licznych egzemplarzy przez jeszcze liczniejsze ewolucje, budowę niektórych aut bez numerowanych płyt podłogowych oraz produkcji nowych, nie w pełni oryginalnych samochodów skonstruowanych w oparciu o pozostałe części zapasowe czy po prostu samej klasyfikacji – co dokładnie zaliczyć do rodziny GT40, a czego już do niej nie zaliczać?



*Grupa klasycznych GT40 podczas cyklicznego Goodwood Revival*

Rozmach całego projektu sprawił, że różnego rodzaju części zapasowych nie brakuje do dnia dzisiejszego i już za czasów jego świetności na bazie GT40 powstało kilka unikatowych pojazdów. Należy wśród nich wymienić supercoupe Shelby Lone Star, które powstało w jednym egzemplarzu w zakładzie Wyera oraz unikatowe pojazdy Franco Sbarro z silnikami pochodzącymi z GT40, coupe Dominique III, spydera CanAm czy zmodyfikowany grand tourer Bizzarrini.

Oryginalne, utytułowane egzemplarze GT40 osiągają dziś rekordowe ceny na aukcjach, o ile tylko się na takich pojawiają. W 2005 roku jeden z pierwszych, prototypowych egzemplarzy z 1964 roku z numerem podwozia GT/103 (najniższy numer GT, który przetrwał do dziś) sprzedano za ponad 2,5 miliona dolarów. Za jego kierownicą zasiadali Miles, McLaren i Hill, a pojazd ów dał Fordowi pierwsze zwycięstwo w Daytonie. W roku 2008 Mark I z numerem

podwozia 1065 został sprzedany na licytacji za 1,465 miliona dolarów. W roku 2009 pod młotek trafił też GT40 z 1965 roku z podwoziem numer 1018. Jego cena miała sięgać nawet 1,1 miliona funtów brytyjskich.

W ostatnich latach oryginalne GT40 wspięły się na rekordowy pułap cenowy. Egzemplarz z 1968 roku w barwach Gulfa, który służył jako samochód do filmowania scen na torze w filmie "Le Mans" ze Steve'm McQueenem w roli głównej sprzedano latem 2011 roku za rekordową wśród aukcji na terenie USA sumę jedenastu milionów dolarów. Na wiosnę 2014 roku inna sztuka, prototypowy GT/104 z 1964 roku, zmieniła właściciela poprzez aukcję za siedem milionów dolarów. Na początku roku 2015 właściciela za bliżej nieokreśloną kwotę zmienił egzemplarz, który wygrał w Le Mans czterdzieści dziewięć lat wcześniej.

Rekreacje, kontynuacje i repliki wszelkiego typu są znacznie tańsze – te najmniej zadowalające potrafią kosztować jedynie 40 tysięcy dolarów, a te zrzędzeniem losu korzystające z oryginalnych części nawet ćwierć miliona dolarów. Legenda GT40 pobudza wyobraźnię miłośników samochodów do dnia dzisiejszego i napędza wszystkich głodnych podobnych sukcesów. Dzięki nim legenda jest wiecznie żywa, czasem trochę mniej, jak w przypadku conceptów GT70 i GT90, a czasem bardziej, jak w przypadku zupełnie nowych GT dwudziestego pierwszego wieku.



*Pierwszy GT XXI wieku i GT40 Mark III*

## GT70: brzydkie kaczątko

GT70 z legendą ma wspólną właściwie jedynie chęć rywalizacji i nazwę, którą w sprytny sposób próbował zwrócić na siebie uwagę brytyjski oddział Forda. Auto inspirowane między innymi Lancią Stratos powstało w 1970 roku głównie z myślą o startach w rajdach samochodowych, w których jednak nigdy nie wzięło udziału z powodu zmian w przepisach i odpłynięcia znacznych środków finansowych na opracowanie niezliczonych wariantów Escorta. Pojazd został przygotowany przy współpracy z fińskimi mistrzami kierownicy, Hannu Mikkolą i Timo Makinenem, z którymi konsultowano projekt wnętrza, a za jego warstwę technologiczną odpowiadał Len Bailey, jeden z członków oryginalnego składu, pracującego nad pierwszym GT40. Karoserię zaprojektowano w studiu stylistycznym Forda w Turynie. Prace przy znacznie ograniczonym budżecie nad coupe GT70 zakończyły się budową tylko sześciu podwozi, które w najlepszym przypadku wyposażone były w umieszczone centralnie silniki o sześciu cylindrach w układzie V, pojemności blisko trzech litrów i mocy około 130 koni mechanicznych.



GT70, który pozostał tylko eksperymentem

## Transit Supervan

W roku 1966 przebojem Forda na całym świecie stał się użytkowy Transit. Niezawodna maszyna była wykorzystywana w tysiącach egzemplarzy przez takie służby jak policja, pogotowie ratunkowe, straż pożarna, pomoc drogowa czy wszelkiego typu firmy przewozowe i osoby prywatne, w tym jeżdżące z koncertami zespoły popowe. W roku 1971 przeprowadzono retusz karoserii nadwozia Transita, a w wielkanocny poniedziałek na tor Thruxton przed 40-tysięczną publicznością wyjechał niesamowity Supervan. Samochód został zbudowany do celów promocyjnych na specjalne zamówienie brytyjskiej komórki Forda przez Terry Drury Racing, a za punkt wyjścia posłużyło... podwozie GT40! Piekielna maszyna z pięciolitrowym silnikiem V8 mogła rozpędzić się aż do 270 km/h. W roku 1984 powstał Supervan II, który został zbudowany na podwoziu C-grupowego prototypu C100 z Le Mans i napędzany był silnikiem V8 serii DFY od Coswortha. W połowie lat dziewięćdziesiątych zbudowano Supervana III, pod którym ukryto technologie prosto z Formuły 1, w tym ponad 650-konny silnik Coswortha.



Supervan III, GT70 i GT40

## GT90: "prawie" robi wielką różnicę

GT90 został pokazany na salonie w Detroit w 1995 roku jako zapowiedź nowego ruchu stylistycznego Forda oraz... nowoczesne po wszelkich względach wcielenie GT40. Z zaciętym przodem z pewnością łączyły go wielkie ambicje. Futurystycznie narysowana maszyna straszyla ostrymi liniami, aktywnymi elementami aerodynamicznymi i poczwórnym silnikiem w układzie V12 o mocy przeszło 700 koni mechanicznych. Prędkość maksymalna super coupe miała sięgać prawie 380 kilometrów na godzinę, a śmiałe plany produkcji seryjnej przebąkiwały nawet coś o 900 KM i przekroczeniu czterech setek. Nieoficjalnie mówi się, iż miało powstać 100 egzemplarzy, do czego nigdy nie doszło głównie ze względu na liczne przeszkody technologiczne i oczywiście finanse (sam projekt prototypu pochłoniął trzy miliony dolarów). Jeszcze nie tak dawno wydawało się, iż jedyny egzemplarz GT90 zaginął w odmętach przeszłości albo został po prostu zniszczony, ale na szczęście żaden z czarnych scenariuszy nie okazał się prawdą – auto wypłynęło na światło dzienne na jednej z aukcji na początku 2010 roku.



Futurystyczny GT90, wizja roku 1995

## GT40: reinkarnacja

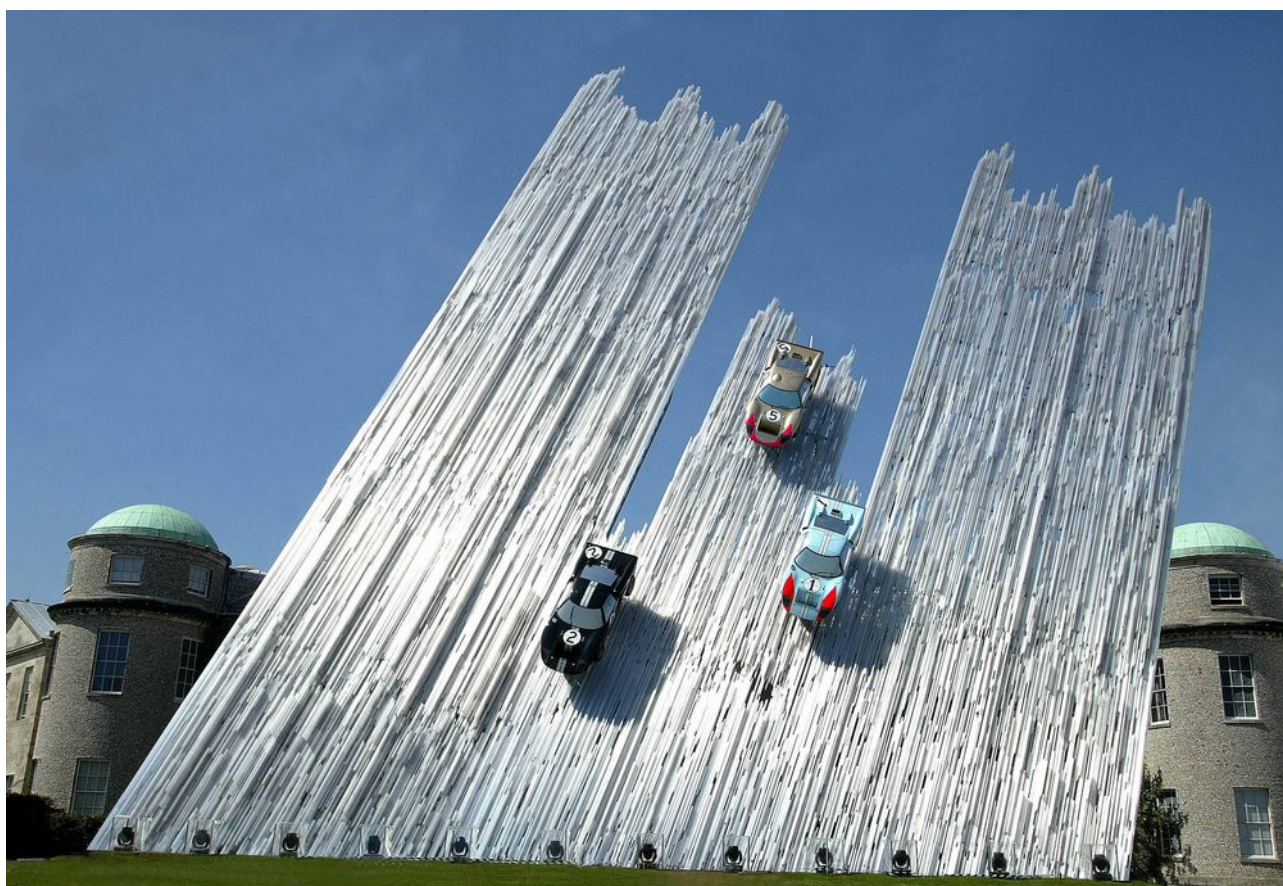
Modły wyznawców kultu GT40 i wszystkich oczekujących od Forda czegoś, co zjadałoby Corvette i Vipera na śniadanie i przybrało najważniejsze cechy oryginału zostały wysłuchane blisko czterdzieści lat po jego powstaniu. W roku 2002 w Detroit w ramach serii „Żywe Legendy” zadebiutował koncepcyjny model noszący nie inne oznaczenie, jak tylko GT40, który na pierwszy rzut oka... można było pomylić z pierwowzorem (pod szyldem „Living Legends” pojawił się również Thunderbird, Mustang i Forty-Nine)! Wzorowaną na GT40 z lat sześćdziesiątych karoserię auta, które z miejsca zrobiło furorę, zaprojektował Camilo Pardo, a mechaniką zajął się zespół fordowskiego Special Vehicle Team, któremu doradzał sam Carroll Shelby. Super coupe, zbudowane jak na USA nie przystało na aluminiowej ramie przestrzennej z niezależnym zawieszeniem, wyposażono w aluminiowe, doładowane V8 o pojemności 5,4 litrów i mocy przeszło 500 koni mechanicznych, które połączono z przekładnią ZF. Nazwę GT40 użyto na mocy porozumienia z kolejnym wcieleniem firmy Safir, choć tak naprawdę miało ono tylko historyczne znaczenie – koncept mierzył blisko 44 cale wysokości. Wersję produkcyjną nazwano po prostu GT. Produkcyjną? Tak! Jej powstanie ogłoszono zaledwie 45 dni po premierze sensacyjnego konceptu.



*Prototyp pierwszego GT w XXI wieku obok oryginalnego GT40*

## *Uwielbiam zapach spalonej gumy o poranku*

Już w sezonie 2003 na szeregu imprez promocyjnych i salonów samochodowych brylowały przedprodukcyjne egzemplarze GT, a model pojawił się jako gwiazda Festiwalu Prędkości Goodwood ze specjalną instalacją obrazującą wygraną z 1966 roku. GT trafił oficjalnie do sprzedaży w roku 2004. Samochód nie różniący się prawie niczym od konceptu oferował doładowaną sprężarką Eaton, widlastą ósemkę o pojemności 5,4 litrów, mocy prawie 560 KM i momencie obrotowym sięgającym 680 Nm. Takie parametry pozwalały na kondensację najmocniejszych wrażeń w 3,6 sekundach potrzebnych na rozwinięcie 100 km/h i prędkości maksymalnej sięgającej 330 km/h. Szczęśliwi ci, którzy poddali się urokowi GT, a wśród nich sam Jeremy Clarkson ze słynną serią awarii i domniemyanych kradzieży jego egzemplarza.



*Instalacja na Festiwalu Prędkości Goodwood*

Zupełnie nowy GT z pierwowzoru zaadaptował między innymi drzwi wcinające się w dach, naturalnie wentylowane fotele, wzornictwo pokładowych wskaźników i ponadczasowe, czyste linie. Z przodu opierał się na 18-calowych felgach, z tyłu na 19-calowych, wszystkich odzianych w ogumienie Goodyear Eagle F1. Kanały prowadzące powietrze na całej długości auta oraz dyfuzor zaprojektowano tak, aby uzyskać jak największy efekt przyziemi (przysysania się samochodu do jezdni), dzięki czemu uniknięto szpecącego sylwetkę

ospoilerowania. Tylne skrzydło niezauważalnie zintegrowano w „kaczym kuprze”. Nadwozie modelu wykonano w większości z aluminium i tworzyw sztucznych, a wewnętrzną część pokrywy silnika z włókien węglowych. Obecny w koncepcie układ hamulcowy firmy Alcon wymieniono na pakiet Brembo. W jednostce napędowej należącej do modularnej serii Forda MOD znalazło się aż 85% zupełnie nowych, ruchomych części. Napęd przekazywano tylko na tylną oś poprzez sześciostopniową, ręczną skrzynię biegów Ricardo oraz mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu.



*Rok 2004, GT wraca, ale tylko na zwykłe drogi*

Cykl produkcyjny GT trwał nieco ponad dwa lata i zakończył się na 4038 egzemplarzach, wśród których znalazły się specjalnie lakierowane edycje limitowane, jak Heritage i Tungsten Grey. Do sprzedaży w Europie przeznaczono tylko 100 sztuk. W tym czasie w nawiązaniu do oryginalnego GT40 X1 powstał również otwarty GTX1, budowany przez zewnętrzną firmę, Genaddi Design Group. Nie były to jednak nowe egzemplarze, ale modyfikowane z błogosławieństwem Forda, zamknięte GT. W roku 2009 pod młotek trafiły dwie zupełnie nowe sztuki GT, które służyły jako wystawowe modele i ukrywały się w magazynach Forda, jedne z pierwszych sztuk, jakie wyprodukowano. Były to egzemplarze numer YF400006 i YF400007, samochody sprzedano za skromne 187 i 181,5 tysiąca dolarów. Jak bardzo skromne? Można przekonać się o tym śledząc ceny, ku którym GT wspina się z miesiąca na miesiąc na publicznych aukcjach. Licytacje najlepiej zachowanych sztuk z przebiegiem niecałego tysiąca mil kończyły się w roku 2015 kwotami

przekraczającymi 350 tysięcy dolarów. Czy w planach marki był kolejny GT? Przedstawiciele Forda na to pytanie nabierali wody w usta.

Ford GT stał się ulubieńcem tunerów z całego świata, którym nie brakowało wyobraźni i zahamowań, szczególnie gdy schodziło na wątek wykorzystania samochodów do wyścigów na ćwierć lub pół mili. W tej kategorii znajdziemy podwójnie doładowane maszyny budowane przez amerykańskie firmy, których moce znacząco przekraczają 1000 KM. GT w 1000-konnym wydaniu Hennessey'a mógł na przykład rozpędzać się do 380 km/h. GT od PPR rozpędził się z kolei do 402,3 km/h. Absolutny rekord należy jednak do spółki Heffner Performance i Hofman Motorsport. Ford GT, z którego wspólnymi siłami wycisnęli przeszło 1900 koni mechanicznych rozpędził się w 2010 roku do imponujących 429,6 km/h!



*Nowe opony potrzebne za 3, 2...*

Na znacznie zmodyfikowanym podwoziu z Forda GT zbudowano w 2004 roku jeszcze dwa koncepty, upamiętniające przede wszystkim dokonania Carrolla Shelby'ego: roadster Shelby Cobra oraz coupe Shelby GR-1. Oba były napędzane umieszczonymi z przodu silnikami V10 o pojemności 6,4 litrów oraz mocy przeszło 600 koni mechanicznych.

## *Le Mans 2010: Ford GT wraca na Circuit de la Sarthe*

Mimo iż Ford nie podjął osobiście próby wytuskania z nowego GT potencjału, który można by wykorzystać na torach wyścigowych, zrobiły to inne firmy. Na największą uwagę zasługuje tu szwajcarskie Matech Concepts, które zaczęło od grupy GT3, wygrywając europejską serię w sezonie 2008 (inni zaangażowani uczuciowo w tego typu przedsięwzięcia to m.in. japońskie DHG Racing, belgijskie PSI Experience, amerykańskie Doran Racing i Falken Tires oraz brytyjskie RPM Motorsport). W kolejnym etapie prac nad amerykańskim wozem przy wsparciu oddziałów Ford Racing i Ford Motorsport firma przygotowała Forda GT1, który miał wystartować w nowo powstałej serii GT1 World.



*Wyścigowy Ford GT1 od Matech Concepts*

W pierwszym sezonie GT1 World z 560-konnego Forda korzystało Matech Competition i Marc VDS Racing Team, a maszyną startował między innymi Romain Grosjean, przyszły kierowca Formuły 1 na pełen etat. W tabeli końcowej Ford zajął trzecie miejsce na sześć marek, Matech było piąte na dziesięć zespołów, a Marc VDS ósme. Ford GT1 pozwolił na wygranę dwóch z dziesięciu wyścigów. W roku 2010 oba zespoły otrzymały zaproszenie od Automobile Club de l'Ouest do 24-godzinnego wyścigu Le Mans. Matech wystawił dwa samochody (w tym jeden z nietypową, żeńską załogą z trzema Szwajcarkami w wieku 24-25 lat), a Marc VDS jeden. Żaden z nich nie dojechał do mety z powodów awarii. Załoga, która odpadła ostatnia utrzymała się 171 okrążeń (wyścig wygrał fabryczny zespół Audi w prototypie R15, który przejechał 397 kółek).



*Rok 2010, Ford GT wraca do 24-godzinnego wyścigu Le Mans*

Fordy GT wykorzystywano w kolejnych dwóch sezonach pucharu GT1 World, który rozwiązano po zakończeniu sezonu 2012, ale nigdy nie były one większym zagrożeniem dla konkurencji w samochodach Aston Martina, Nissana, Ferrari, McLarena czy Audi. W roku 2011 prywatny GT najniższej klasy LM GTE Am wystartował w Le Mans w barwach zespołu Robertson Racing i dojechał do mety na pozycji 26 w generalce i trzeciej w swojej klasie. W sezonie 2013 miejsce GT1 World zastąpił puchar GT Series, w którym wystartował około 500-konny Ford GT w specyfikacji GT3. Maszyna zniknęła z torów w kolejnym sezonie, w którym zawody przekształcono w puchar Blancpain Sprint Series. Rozdział został zamknięty, ale historia auta nie dobiegła wcale końca. Wiekowa maszyna, pierwszy GT dwudziestego pierwszego wieku wykorzystywany jest do dnia dzisiejszego w różnych seriach wyścigowych niższego szczebla, na przykład w pucharze VLN na torze Nuerburgring.

## *Supersamochód z piwnicy*

Zanim wyścigowe GT formatów GT1, GT2 i GT3 zdążyły całkowicie ostygnąć w eterze pojawiły się doniesienia o przygotowywaniu przez Forda zupełnie nowej generacji GT, ale oficjalnie nikt nie puszczał pary z ust. W tym czasie oryginalnemu GT40 stuknęła pięćdziesiątka, przemysł samochodowy skręcił ostro w kierunku coraz większego zmniejszania i coraz bardziej powszechnego turbodoładowania silników, a światem zawładnęły już nie super, ale hiper samochody sportowe zupełnie nowej generacji: modele Ferrari, McLarena i Porsche z hybrydowymi układami napędowymi, których moc przekraczała 900 koni mechanicznych. W krajobraz egzotyków na stałe wpisały się równolegle idące w jeszcze innych kierunkach projekty marek Pagani i Koenigsegg, dzięki którym sztuka i inżynieria zostały wyniesione na nowy poziom. Zwiastunów nowego GT nie było widać, nie było słychać, nikt o niczym nie widział, a Ford w dalszym ciągu milczał. Czyżby kolejny GT był tylko pobożnym życzeniem? Nie!



*Ford GT w formie na rok 2015*

W połowie stycznia 2015 roku na salonie samochodowym w Detroit zaprezentowano całemu światu prototyp zupełnie nowego Forda GT. Niespodziewaną premierę zachowano w ścisłej tajemnicy do samego końca dzięki... ograniczeniu pracującego nad nim zespołu do minimum i zamknięciu go pod kluczem w podziemiach jednej z placówek w centralni Forda gdzieś na terenie Dearborn, do którego nie docierało światło dzienne, a większe ulewę kończyły się małymi podtopieniami. Dostęp do pomieszczenia, w którym

powstawał nowy GT miało tylko kilkanaście osób, w tym styliści i kluczowi inżynierowie, a trwające kilkanaście miesięcy prace wiązały się niejednokrotnie z zostawaniem po nocy lub na weekendy. Konspiracja sięgała poziomu, na którym premiera samochodu miała być niespodzianką nawet dla niektórych przedstawicieli zarządu firmy.

Coupe, będące popisem technologicznych możliwości Forda i okrętem flagowym oddziału Ford Performance, zostało zbudowane wokół węglowego kadłuba przedziału pasażerskiego z aluminiowymi ramami po obu stronach, który przykrywa karbonowa karoseria z ruchomymi elementami i interesującymi koncepcjami aerodynamicznymi, jak tunele między tylnymi nadkolami i komorą silnika oraz kanały w obrębie przedniej osi. Dla modelu produkowanego seryjnie, który miał odbiegać od prototypu jedynie w detalach, przewidziano pierwszą w przemyśle samochodowym, przednią szybę typu Gorilla Glass od firmy Corning. To rozwiązanie niezwykle lekkie i wytrzymałe, które do tego czasu było znane przede wszystkim... użytkownikom smartfonów.



*GT nowej ery, w sprzedaży od roku 2016*

Dwuosobowy pojazd z unoszonymi do góry razem z progami drzwiami uzbrojono w adaptacyjne zawieszenie z możliwością regulacji prześwitu oraz kilkoma trybami jazdy, węglowo-ceramiczne tarcze hamulcowe z zaciskami Brembo i dwusprzęgłową skrzynię o siedmiu biegach w układzie transaxle (skrzynia biegów za tylną osią), przekazującą napęd tylko na tylną oś z ogumieniem Michelin Pilot Super Sport Cup 2. Maszynę nafaszerowano ponad 50 czujnikami, które w ciągu każdej godziny potrafią zebrać przeszło sto

gigabajtów danych oraz ponad 25 mikroprocesorami, z którymi wiąże się ponad dziesięć milionów linii kodu oprogramowania. Na kierowcę czekała spłaszczona u góry i u dołu kierownica z przełącznikami, cyfrowe wyświetlacze oraz ekran dotykowy.

Silnik? O widlastej ósemce nie ma mowy, ale o hybrydzie też nie. Sercem nowego GT jest motor odpowiadający jego czasom: umieszczona centralnie, widlasta szóstka z rodziny EcoBoost o pojemności trzech i pół litrów z dwiema turbosprężarkami i korzeniami w amerykańskich, wyścigowych prototypach klasy Daytona. Z mocą przekraczającą 600 koni mechanicznych będzie to najmocniejsza, drogowa jednostka Forda tego typu.

Nowy GT postawiony w centrum z Londynu z celowo zaklejonym znaczkiem Forda wprowadził przechodniów w zakłopotanie. McLaren, Ferrari, Lamborghini, Pagani? Forda nikt się nie spodziewał, a w każdym razie nikt, kto trafił do materiału zmontowanego do publikacji.



*Kabina prototypowego GT*

## *Urodzinowe prezenty*

Drugi Ford GT dwudziestego pierwszego wieku zadebiutował dokładnie między pięćdziesiątymi urodzinami pierwszego GT i pięćdziesiątą rocznicą pierwszej z czterech wygranych samochodów Forda w 24-godzinny wyścigu Le Mans. To wydarzenia, obok których nie można przejść obojętnie i które zainspirowały do działania nie tylko amerykańskiego giganta.



*GT na podwoziu P/1046, zwycięzca Le Mans z 1966 roku*

Z okazji pięćdziesiątej rocznicy wygranej w Le Mans amerykańskie RK Motors Charlotte, które trudni się sprzedażą i serwisowaniem klasyków oraz Rare Drive, specjaliści od renowacji zabytkowych pojazdów, podjęły się przywrócenia do oryginalnego stanu bezcennego GT40 na podwoziu P/1046, który na początku 2015 roku zakupił Rob Kauffman, właściciel RK Motors. Czarne coupe z numerem 2 zostało okrzyknięte w 1966 roku zwycięzcą Le Mans, a jego kariera dobiegła końca w kolejnym sezonie po awarii skrzyni biegów i wypadku podczas 24-godzinnego wyścigu na pętli Daytona. Do stanu z 1966 roku miało być przywrócone wszystko, łącznie z najmniejszymi detalami karoserii, wnętrza i podwozia, nieustannie porównywanymi z oryginalnymi planami i zdjęciami, a nawet wspomnieniami osób mających pierwotnie do czynienia z samochodem. Maszyna ma być gotowa na sierpniowy, kalifornijski Pebble Beach Concours d'Elegance.

Z własną inicjatywą związaną z pierwszą wygraną GT40 w Le Mans wyszło również Superformance, Safir GT40 Spares i Shelby American. Cała

trójka przygotowała urodzinowy, limitowany do zaledwie dwudziestu egzemplarzy model 50th Anniversary GT40 Mark II, do którego polecana jest widlasta ósemka 427 FE o pojemności siedmiu litrów i mocy około 385 koni mechanicznych prosto z katalogu Shelby (Superformance sprzedaje nowe GT40 bez układu napędowego). Auto będzie oferowane z kierownicą i drążkiem zmiany biegów po prawej stronie w trzech wariantach kolorystycznych z charakterystycznymi, pociągniętymi wzdłuż karoserii pasami. Każdy będzie nawiązywał do startujących oryginalnymi GT40 kierowców: czarny Bruce McLaren Edition ze srebrnymi pasami, błękitny Ken Miles Edition z białymi pasami i czerwony Dan Gurney Edition z białymi pasami. Każdy egzemplarz otrzyma zgodne z oryginałami, kolejne numery podwozia. Dla serii rocznicowej zarezerwowano przedział od GT40 P 2050 do 2069.



GT40 Continuation Series od Superformance

## Gotowość bojowa

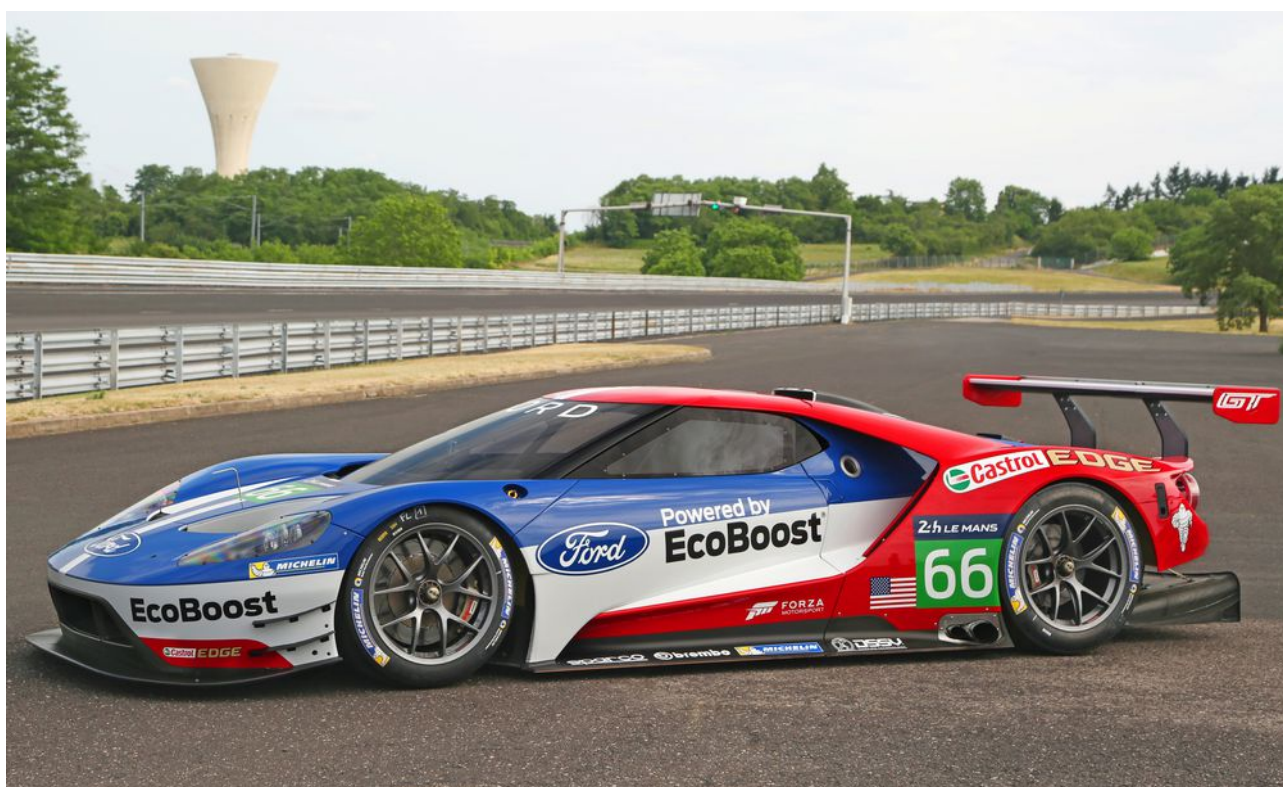
Czy Ford pozostawił przygotowanie nowego, wyścigowego GT na sezon 2016 innym? Nie! Tym razem marka wzięła wszystkie sprawy we własne ręce i już w czerwcu przed osiemdziesiątym trzecim wyścigiem Le Mans pokazała uwięziony na podeście prototyp torowego GT, którego czekały jeszcze długie miesiące testów oraz misternego strojenia. W pracach nad autem Fordowi towarzyszyli eksperci takich firm, jak Roush Yates Engines, Castrol, Michelin, Forza Motorsport, Sparco, Brembo, Chip Ganassi Racing with Felix Sabates (CGRFS) i przede wszystkim kanadyjskiego Multimatic Motorsports. Samochód zaprojektowano od podstaw specjalnie z myślą o długodystansowym pucharze świata World Endurance Championship i klasie LM GTE Pro pod skrzydłami FIA, w której startują maszyny marek Ferrari, Porsche, Chevrolet i Aston Martin oraz północnoamerykańskim pucharze SportsCar Championship i klasie GTLM pod rządami IMSA, w którym konkurentami będą zespoły z samochodami marek Ferrari, Chevrolet, Porsche oraz BMW. Gwoździem programu mistrzostw świata FIA WEC jest oczywiście 24-godzinny wyścig Le Mans.



*Bojowy GT od Ford Performance*

Drogowy i wyścigowy GT były przygotowywane równolegle, co było pierwszym tego typu przedsięwzięciem w historii Forda. Oprócz oczywistych różnic – mniej skomplikowane światła, pakiet aerodynamiczny, 15-calowe koła, zawieszenie, hamulce, kabina, regulaminowa zwężka w układzie dolotowym silnika, fotel tylko dla kierowcy, ewakuacyjny właz na dachu – między tymi

dwoma samochodami znalazło się wiele innych, interesujących zmian, o których istnieniu można było przekonać się tylko po bliższym zbadaniu. W przypadku torowego GT końcówki skróconego układu wydechowego wyprowadzono po bokach, tuż przed tylnymi kołami. W modelu drogowym ujście gorących spalin znalazło się w wysoko położonej parze okrągłych otworów nad linią zderzaka. W wyścigowym coupe w tych samych otworach zainstalowano kamerę i radar, służące ostrzeganiu w czasie rzeczywistym o zbliżających się samochodach rywali lub znacznie szybszych prototypach wyższych klas, łącznie z podawaniem ich odległości oraz prędkości. Pojazd torowy wyróżnia się również między innymi wlotem powietrza na dachu i dodatkowymi wlotami typu NACA po bokach, które oryginalnie wymyślono w przeddzień pierwszych podbojów kosmosu i których zadanie polega przede wszystkim na dostarczaniu schłodzonego powietrza przy najmniejszych zakłóceniach jego przepływu (na zdjęciach widoczny jest prototyp pozbawiony tych oraz innych detali). Tego typu otwory stosowane są powszechnie w sporcie motorowym i nie mógł się bez nich obejść także pierwszy GT40.



*GT głodny sukcesów*

## *Wszystkie drogi prowadzą do Le Mans*

Wyścigowy Ford GT z widlastą szóstką EcoBoost o mocy ograniczonej celowo do okolic maksymalnie 550 koni mechanicznych zadebiutował w boju pod koniec stycznia 2016 roku. Jego pierwszy występ należał do najcięższych z możliwych. Był nim 24-godzinny wyścig na torze Daytona, który otwierał kolejny sezon serii SCC. Na starcie prestiżowej gonitwy stanęły dwa egzemplarze, które zgodnie z przewidywaniami miały za zadanie przede wszystkim dojechać do mety. Pod tym względem można mówić o małym sukcesie: obie sztuki śmignęły po dobie pod flagą w szachownicę. Ale był to bardzo mały sukces. W wyniku problemów technicznych, dużo większych, niż się spodziewano, auta zajęły odległe miejsca w klasyfikacji generalnej (trzydzieste oraz trzydzieste dziewiąte na pięćdziesiąt cztery załogi), a także we własnej klasie (siódme oraz dziewiąte na jedenaście).



*Fordy GT w debiucie podczas 24-godzinnego wyścigu Daytona, styczeń 2016*

W pierwszym tygodniu lutego na konferencji prasowej Federation Internationale de l'Automobile i Automobile Club de l'Ouest ogłoszono składy na piąty sezon World Endurance Championship i rządzący się własnymi prawami, 24-godzinny wyścig Le Mans. Do grupy LM GTE Pro na Le Mans jako najliczniejsza reprezentacja jednej marki zapisały się aż cztery GT w barwach zespołów Ford Chip Ganassi Team UK, który wystartuje w całym sezonie WEC i Ford Chip Ganassi Team USA, który obsadza amerykańskie SCC. Drużynom przydzielono symboliczne numery startowe, nawiązujące bezpośrednio do

czterech z rzędu wygranych Forda GT40 w latach sześćdziesiątych: kolejno 66, 67, 68 oraz 69. Kierowcami GT na osiemdziesiątą czwartą edycję 24 Heures du Mans zostali mianowani: Stefan Mucke, Olivier Pla oraz Billy Johnson za sterami maszyny numer 66, Marino Franchitti, Andy Priaulx oraz Harry Tincknell za kierownicą egzemplarza numer 67, Joey Hand, Dirk Muller oraz Sebastien Bourdais w samochodzie numer 68 i Scott Dixon, Richard Westbrook oraz Ryan Briscoe w ścigaczu numer 69.



*Numery startowe Forda na 24-godzinny wyścig Le Mans w 2016 roku*

Przed wyścigiem Le Mans w połowie czerwca na kierowców i twórców nowego GT czekało wiele innych wyzwań. Było to kilka eliminacji SportsCar Championship z sześćdziesiątą czwartą edycją 12-godzinnego wyścigu na torze Sebring International Raceway w połowie marca oraz dwie pierwsze, trwające po sześć godzin potyczki w ramach pucharu World Endurance Championship na terenie Europy. Mowa o wizycie na torze Silverstone w Wielkiej Brytanii w połowie kwietnia oraz odwiedzinach pętli Spa-Francorchamps w Belgii na początku maja, na których od lat rozgrywane są również eliminacje Formuły 1.

Do wyścigu 12h Sebring wystartowano z pozycji czwartej i dziewiątej w klasie. Imprezę po raz pierwszy od 1997 roku przerwała potężna burza, przez którą nad torem przez ponad dwie godziny powiewały czerwone flagi. Tym razem GT zanotowały widoczny postęp i nie doświadczyły żadnych awarii. Pierwsze sześć maszyn w grupie GTLM pokonało 235 okrążeń, a auto zespołu Briscoe, Dixon i Westbrook, który do ostatnich minut walczył o wejście na podium zajęło piąte miejsce wśród sobie podobnych i piętnaste w klasyfikacji generalnej. Druga sztuka, która wypadła z mokrego toru i wymagała napraw, była na mecie ósma (dwudzieste szóste miejsce w generalce).



*GT podczas deszczowego 12h Sebring, marzec 2016*

Trzeci weekend kwietnia był pierwszą okazją do zobaczenia w boju wszystkich egzemplarzy GT: dwóch w ulicznym wyścigu na torze wyznaczonym na drogach Long Beach w Kalifornii oraz dwóch w 6-godzinny wyścigu na pętli Silverstone, pierwszej eliminacji piątego sezonu pucharu FIA WEC. Podczas sesji treningowych panowały skrajne temperatury: na Long Beach w wyniku usterki zapalił się jeden z Fordów, a na Silverstone... spadł śnieg. Na mokrym, angielskim torze kierowcy GT zakwalifikowali się do wyścigu na miejscach trzecim i, po awarii skrzyni biegów, piątym w swojej klasie. Na Silverstone amerykańskie wozy zajęły na mecie miejsca czwarte i piąte w grupie LM GTE Pro ze stratą dwóch okrążeń do zwycięskiego Ferrari (20 i 21 w generalce). Najlepszy GT w Long Beach był czwarty w grupie GTLM, a Fordowi przypadło najszybsze okrążenie w klasie.

Bezpośrednio po europejskim debiucie amerykańskie maszyny zabrano do Hiszpanii do dalszej oceny kondycji. W placówce Motorland Aragon samochody przeszły testy wytrzymałościowe, obejmujące ponad 24 godziny spędzone na torze, które dały całemu zespołowi duży zastrzyk pewności siebie. W tym samym miejscu i czasie swoje prototypowe pojazdy szlifowały zespoły Toyoty oraz Audi.

Pierwszego maja Ford GT przyniósł swoim konstruktorom i kierowcom pierwszą, upragnioną wygraną. Egzemplarz startujący z numerem 67 zwyciężył w dwugodzinny wyścigu na torze Laguna Seca, na którym rozegrano czwartą eliminację serii SportsCar Championship. Duet Briscoe i Westbrook wywalczył

w kwalifikacjach drugie miejsce startowe w swojej klasie i dojechał do mety na wysokiej, szóstej pozycji w klasyfikacji generalnej i pierwszej w grupie GTLM. Kluczem do zwycięstwa okazało się... niskie zużycie paliwa. Ford GT musiał zatrzymywać się na tankowanie tylko jeden raz, podczas gdy samochody przeciwników stawały dwa lub nawet trzy razy.



*GT na Laguna Seca w drodze po swoją pierwszą wygraną, maj 2016*

Niecały tydzień później Ford stanął do próby generalnej przed Le Mans, do sześciogodzinnego wyścigu na torze Spa-Francorchamps ze słynnymi zakrętami La Source, Eau Rouge i Blanchimont. Kierowcy formacji Ford Chip Ganassi Team UK zakwalifikowali się na miejscach trzecim i czwartym w swojej klasie. Belgijski tor podczas słonecznego, sobotniego popołudnia nie oszczędził prawie nikogo. Problemy techniczne i wypadki dotknęły każdego z faworytów w grupie LMP1, a lider GTE Pro odpadł zaledwie kilka minut przed końcem wyścigu. GT z numerem 67 ukończył zawody na drugim miejscu w swojej klasie i szesnastym w generalce. Druga sztuka nie dojechała do mety. Na blisko godzinę przed końcem wyścigu samochód, który prowadził Mucke prawdopodobnie w wyniku przebicia opony wpadł w poślizg na wyjściu z Eau Rouge i roztrzaskał się o bariery ochronne. Kierowca po chwilach nerwowej ciszy skontaktował się z zespołem słowami "Wszystko jest w porządku". Mucke wyszedł z bardzo groźnie wyglądającego wypadku bez uszczerbku na zdrowiu.

Po pełnej zwrotów akcji eliminacji na Spa-Francorchamps na zespoły Forda czeka dłuższa przerwa od rywalizacji w postaci blisko pięciu tygodni przygotowań do wyścigu Le Mans, w tym oficjalne testy na Circuit de la Sarthe w dniu piątym czerwca. Dokładnie pięćdziesiąt lat od pierwszej wygranej Forda

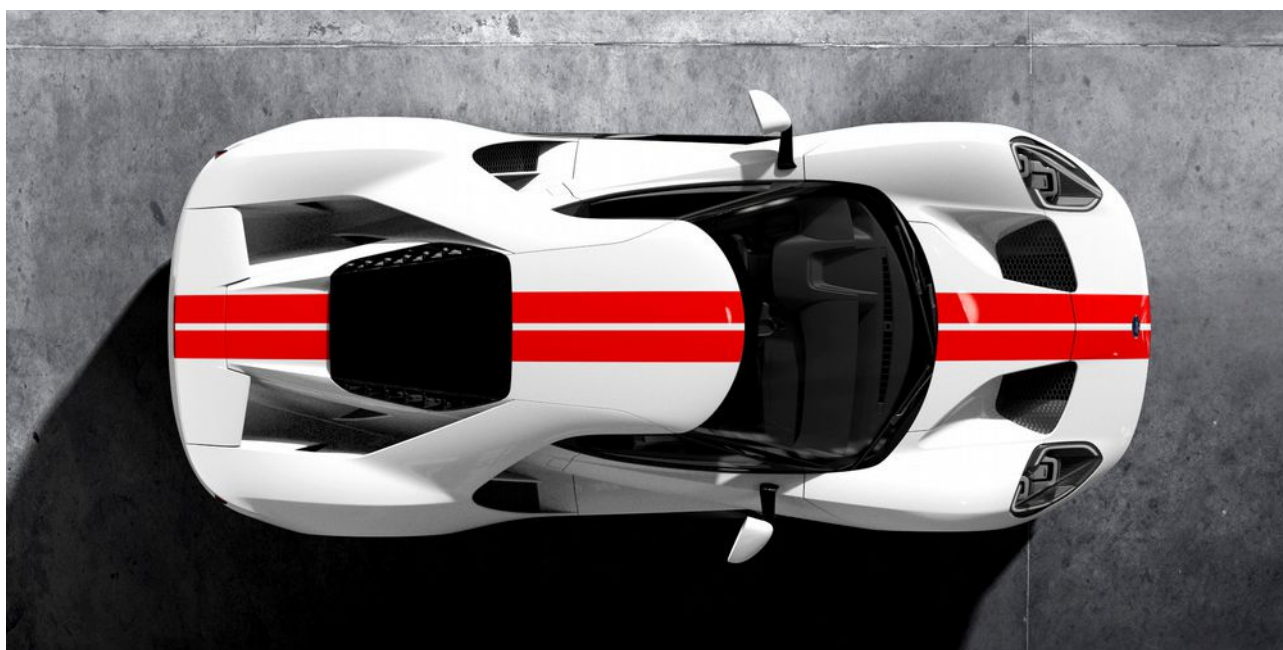
w 24-godzinny wyścigu Le Mans minie dziewiętnastego czerwca 2016 roku. Tego samego dnia zakończy się osiemdziesiąta czwarta edycja francuskiego klasyka, w której nowy GT zmierzy się z samochodami marek Ferrari, Porsche, Aston Martin i Chevrolet. W piątek, dwa dni wcześniej, na zakręcie, w który przechodzi prosta Mulsanne mają zostać postawione klasyczne GT40, Mustangi, Shelby i modele innych marek, współczesne i zabytkowe, którym towarzyszyć będą byli i obecni kierowcy. Intensywny tydzień rozpocznie się już w dniu dwunastego czerwca od badania technicznego. Honor oddania znaku do startu wyścigu przypadnie... Bradowi Pittowi, amerykańskiemu aktorowi.



*GT wchodzą w Eau Rouge na Spa-Francorchamps, maj 2016*

## Ostra selekcja

Na kilka dni przed pierwszym występie GT klasy GTE na europejskich torach wyścigowych Ford uruchomił na wybranych rynkach publiczne zapisy na wersję drogową. W tym momencie jej ostateczna, dokładna specyfikacja pozostawała ciągle tajemnicą. Akcja ta potwierdziła krążące od tygodni dość niewiarygodne jak na markę głównego nurtu plotki: selekcja potencjalnych właścicieli supercoupe będzie bardzo ostra, a jej ścieżkę można będzie porównać tylko do tej, którą muszą przejść kandydaci na posiadaczy najbardziej limitowanych modeli Ferrari. Swoje zamiary można było określić bez wychodzenia z domu za pośrednictwem Internetu, który dawał jednocześnie możliwość skorzystania z małego konfiguratora i zobaczenia samochodu w kilku podstawowych kombinacjach kolorystycznych.



*GT w jednej z wielu kombinacji kolorystycznych, nawiązujących do oryginału*

Z bardzo nietypowym procesem zbierania zgłoszeń wiązało się udzielenie odpowiedzi na szereg różnego typu pytań. Jakich dokładnie? Ford chciał wiedzieć między innymi czy jesteśmy lub byliśmy właścicielami starszych GT40 i GT, czy mamy w garażu jakieś inne modele koncernu, w tym auta Lincolna, czy jesteśmy stałymi klientami marki, czy jesteśmy związani ze sportami motorowymi i programem sportowym marki, czy wpieramy akcje charytatywne wspierane przez Forda, czy i z jaką częstotliwością udzielamy się w mediach społecznościowych, czy mamy wpływ na opinię publiczną, jak często nasz przyszły GT będzie widoczny na drogach, czy nie zostanie zamknięty w kolekcji i na te drogi prawie w ogóle nie wyjedzie, czy samochód będzie używany na torach wyścigowych, czy pracujemy dla Forda lub firmy z nim związanej. Na tym nie koniec: wszyscy muszą być gotowi na udzielenie odpowiedzi na pytania

uzupełniające w późniejszym czasie. Dodatkową kartą przetargową potencjalnych klientów miały być towarzyszące zgłoszeniu, krótkie materiały filmowe z przedstawieniem własnej osoby, swoich zamiarów odnośnie nowego GT lub bardziej skomplikowanym scenariuszem, które publikowano w serwisach typu YouTube. Ich ilość według wyliczeń Forda miała iść w setki.

Internetowe zapisy ograniczono do tych, którzy mogli odebrać swoje auta na terenie Stanów Zjednoczonych Ameryki, Kanady, Austrii, Belgii, Francji, Niemiec, Irlandii, Włoch, Holandii, Hiszpanii, Szwecji, Szwajcarii, Turcji, Wielkiej Brytanii, Chin, Filipin, Arabii Saudyjskiej lub Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Kolejnym limitem był rocznik produkcji: 2017 oraz 2018, a tym samym ilość egzemplarzy. Rocznie GT miał być budowany w tylko 250 sztukach! Cena każdej z nich miała zaczynać się od ponad 400 tysięcy dolarów – ponad półtora miliona złotych - plus dopłaty za wyposażenie dodatkowe, podatki, opłaty regionalne oraz transport. Pierwszy tydzień zapisów przyniósł... ponad siedem tysięcy otwartych zgłoszeń. Egzemplarz na podwoziu numer 001 zarezerwował sam Bill Ford, dyrektor wykonawczy Ford Motor Company, jeden z prawników założyciela firmy.



*GT w kolorze Liquid Red*

Dla większości części świata rejestracja wszystkich zainteresowanych autem zakończyła się dokładnie po miesiącu, dnia dwunastego maja. To kilka miesięcy przed ostatecznym ustawieniem i wejściem samochodu do produkcji. Pod tym pierwszym względem jego twórcy zostawili sobie spore pole do popisu, w tym czas na zaaplikowanie wszystkiego pożytecznego, czego dowiedzieli się na torach wyścigowych. W ciągu miesiąca do Forda zgłosiło się ponad 10,8 tysięcy chętnych na pierwsze 500 sztuk GT, ale nie wszyscy

dotrwali do końca procesu rejestracji. Pełne i poprawne wnioski złożyło 6508 osób, w tym ponad pół tysiąca z Wielkiej Brytanii. Największa ilość, prawie jedna trzecia, wpłynęła w ciągu ostatnich sześciu dni okienka na wpisy. Kolejny etap: 90 dni na weryfikację zgłoszeń i kontakt z wybranymi, do których pierwsze sztuki GT trafią przed końcem 2016 roku.



*Trzy generacje GT obok siebie*

*ciąg dalszy nastąpi*

**Tekst:** Przemysław Rosołowski, AutoGEN.pl

**Zdjęcia:** Ford (strona 1, 2, 6-14, 16-32, 36, 39-41, 43-47, 49, 50, 53-55, 58-68), Ferrari (strona 5, 15), BMW (strona 33), Newspress (strona 34, 37, 38, 48), Superformance (strona 35, 57), Goodwood Estate (strona 42), Matech Concepts (strona 51, 52), RK Motors (strona 56)

**Źródła internetowe:** ford.com, fordgt.com, fordperformance.com, ferrari.com, lemans.org, fiawec.com, imsa.com, goodwood.com, rmsothebys.com, bonhams.com, superformance.com, rkmotorscharlotte.com, gt40s.com, fiagseries.com, topgear.com, ultimatecarpage.com, racingsportscars.com

**Literatura:**

"Go like hell" - A. J. Baime

"Le Mans" - Ian Bamsey

"Super sports" - John Allen, Ian Bamsey, Gordon Jones, Alan Lis, Ronnie Spain, Allan Staniforth

"Driving forces" - Alan Henry

"The Inside Story of the Fastest Fords" - Karl Ludvigsen

"Enzo Ferrari" - Richard Williams

"Great racing cars & drivers" - Charles Fox

"Great racing drivers" - Doug Nye

"Motor racing" - Keith Davey, Anthony Pritchard

"The power and the glory" - Ivan Rendall

"A history of sports cars" - G.N. Georgano

"Sports cars track tests" - Michael Bowler

"Supercars" - Richard Dredge

"Fast cars" - Robin Brown

"Supercars" - Evo Magazine, praca zbiorowa

"Fantastic supercars" - Serge Bellu

**Wydanie:** P1v2.0 14 maja 2016 roku

