



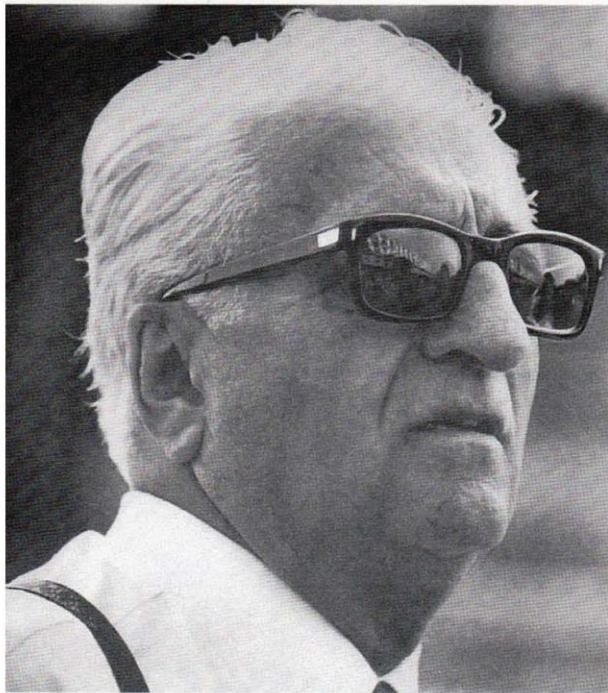
**CAVEM - Circolo Ambrosiano
Veicoli d'Epoca Milano**

Martedì 27 febbraio “APERITIVO”

Grande serata tra amici ... martedì al C.A.V.E.M.

MASSIMO CAMPI

**importante fotografo nel motorsport e amico
soprattutto, ci racconta con immagini ...
... *la grande sfida Ferrari - Ford.***



Dalle ore 18 in Via Washington, 78 Milano

**Si prega cortesemente di confermare la Vs presenza
inviando una mail a: manifestazioni@cavem.it**

Ford vs. Ferrari

La vera storia della pazzesca sfida a Le Mans '66

A noi, presenti all'Hotel Admiral di Milano per questa serata dedicata, la storia l'ha raccontata Massimo Campi, come avete potuto leggere dalla locandina, ma lui è andato "a braccio", non ci ha lasciato un articolo.

Ci ha mostrato una bellissima serie di foto - tra le quali molte scattate da lui personalmente.

Però, siccome vogliamo condividere con voi questa affascinante e intrigante storia, abbiamo recuperato un pezzo che riteniamo il più coerente con quanto detto da Massimo e qui, ve lo proponiamo, confidando nella gentile concessione di

Esquire

Di cui al link: <https://www.esquire.com/it/lifestyle/auto-e-motori/a29827917/ford-vs-ferrari-le-mans-storia-vera/>



Il gigante americano cercò di comprare la Ferrari, senza riuscirci. Da allora iniziò una sfida, che fu a Le Mans, ovviamente.

Di Ezra Dyer - pubblicato: 18/11/2019

Tutto è iniziato con un affare andato piuttosto male. Nel 1963, Henry Ford II, detto "the Deuce", decise che voleva che la Ford puntasse sulle corse. C'era un unico problema: Ford non aveva tra i suoi modelli un'auto sportiva. Neanche una.

Il modo più rapido per avere un'auto sportiva, pensò "the Deuce", era quello di acquistare la Ferrari, che allora era un'azienda di auto da

corsa che vendeva al pubblico solo per finanziare le sue imprese su pista.

Così Ford mandò un inviato a Modena per stringere un accordo con Enzo Ferrari. Gli americani offrivano 10 milioni di dollari, ma mentre le trattative si avvicinavano alla conclusione, la Ferrari rifiutò una clausola del contratto che prevedeva che Ford avrebbe controllato il budget (e quindi le decisioni) per la sua squadra corse. Enzo Ferrari, altrimenti

noto come "Il Commendatore", non accettava la resa dell'autonomia, così si salvò, inviando a Henry Ford II un messaggio che non si sentiva dire tanto spesso: c'era qualcosa che i suoi soldi non potevano comprare.

Al posto della vendita, Ford decise di indirizzare quei soldi e l'ingegneria della sua azienda verso una piccola rivincita. Decise che Ford avrebbe dato vita a una propria squadra corse, con l'obiettivo singolare di battere la Ferrari nella gara più prestigiosa del mondo, la 24 Ore di Le Mans.

"Questi due ragazzi erano straordinari", ha commentato A.J. Baime, autore di *Go Like Hell: Ford, Ferrari, and Their Battle for Speed and Glory at Le Mans*. "Qui probabilmente avevamo il CEO più famoso e

potente d'America, Henry Ford II, contro Enzo Ferrari, un uomo narcisistico, ma che lo era giustamente visto che si trattava di un genio. Non si potrebbe dire altrimenti".

Lo scontro di questi ego titanici spinse Ford a progettare la più grande auto da corsa americana: la GT40. Un mix tra l'instabile ingegneria californiana e l'esperienza dell'alta velocità delle corse NASCAR. La GT40 non riuscì a terminare Le Mans nel 1964 e nel 1965, ma le audaci innovazioni, come il meccanismo di frenata mai visto prima erano state preparate per il 1966. A poche settimane dalla partenza a Le Mans, Henry Ford II consegnò al responsabile del programma corse Leo Beebe una nota scritta a mano: "Faresti meglio a vincere".



popularmechanics

La GT40 Mark II del 1966 è più confortevole di quanto ci si possa aspettare. Progettata per la guida su lunghe distanze, il sedile è morbido e traspirante e la visibilità è eccellente. Lo spazio interno è ampio, soprattutto considerando le piccole dimensioni esterne. Se Le Mans del 1966 era un frenetico viaggio su strada per oltre 5500 chilometri, questa era davvero l'auto perfetta per affrontarlo. Ma nell'istante in cui si accende il V-8 da 427 pollici cubici torna subito in mente che si tratta di un'auto da corsa, capace di superare i 320 km/h. Il tutto senza nessun servosterzo, nessun servofreno e nessun sistema di sicurezza elettronico. A 160 km/h in terza sembra di essere su un sidecar legato a uno Space Shuttle e non si è nemmeno a metà della

velocità massima. I ragazzi che hanno guidato questi bolidi lungo il rettilineo dell'Hunaudières a 340 km/h, di notte, su pneumatici del 1966, dopo aver guidato per quattro ore di fila, devono essere stati coraggiosi. O pazzi. O una miscela di entrambe le cose.

Questa vettura, una Superformance GT40 Mark II, è una "continuazione", una ricreazione stradale della vincente di Le Mans del 1966. Ed è per questo che questa particolare GT40 Mk II è stata utilizzata nel nuovo film Ford v. Ferrari, basato su questa storia leggendaria. È un'auto magnifica e, come la Ford GT 2005-2006 e l'attuale modello GT uscito nel 2017, la Superformance

deve la sua esistenza a quella battaglia di lunga data tra gli ego di due industriali molto ostinati. La GT40 Mk II del 1966 sembra una macchina da corsa perfettamente riuscita, ed è difficile credere che sia nata come uno sforzo ingegneristico un po' incerto, non solo poco competitivo, ma persino pericoloso.

Potrebbe sembrare una conclusione scontata che Ford, un colosso internazionale dell'industria automobilistica al culmine del suo potere negli anni '60, potesse schiacciare una piccola azienda indipendente come la Ferrari in pista, ma fu tutto il contrario. Come hanno imparato innumerevoli case automobilistiche, il potere economico non si traduce direttamente in vittoria.

"Avevano speso un sacco di soldi, ma questo non era la garanzia che avrebbero vinto una gara", ha commentato Preston Lerner, autore di *Ford GT: How Ford Silenced the Critics, Humbled Ferrari e Conquered Le Mans*. "[Ford] ha dovuto anche trovare le persone giuste per vincere. Doveva avere i meccanici, le persone capaci di gestire l'organizzazione della gara, i piloti. Sarebbe potuto essere un gigantesco fallimento".

E nel 1964 e 1965, lo fu. La nuova auto da corsa della Ford era veloce, ma non si riusciva a capire come farla durare 24 ore. Il cambio si rompeva, le guarnizioni scoppiavano e anche l'aerodinamica era un groviglio di problemi, con le auto che sviluppavano così tanto sollevamento che le ruote continuavano a slittare anche a 320 km/h. Dopo che due GT40 aerodinamicamente instabili si schiantarono durante i test del 1964, un collaudatore, Roy Salvadori, si ritirò. "Ho scelto di non partecipare a quel programma per salvarmi la vita", disse successivamente, commentando quella decisione.

Soprattutto i freni erano un problema costante. Gli ingegneri della Ford calcolarono che quando un pilota toccava il freno alla fine del rettilineo di Le Mans, i rotori dei freni anteriori raggiungevano 815 gradi in pochi secondi, causando la rottura del rotore. Cercare di rallentare un'auto da 14 quintali a 340 km/h, e farlo ogni tre minuti e mezzo per 24 ore, era un enorme problema nelle corse. "Dan Gurney mi ha detto che tutto quello che ha fatto guidando quell'auto era per salvare i freni", racconta Lerner, "abbiamo vinto Le Mans pensando ai freni".



Reg Lancaster//Getty Images

Questo successe perché Phil Remington, un ingegnere della squadra Ford, ideò un sistema frenante a cambio rapido che permise ai meccanici di sostituire le nuove pastiglie e i rotori durante il cambio pilota.

Ciò significava che i piloti non dovevano preoccuparsi di far durare i freni per tutta la gara. Molti altri team si lamentarono per il vantaggio del pit-stop della GT40, ma senza alcun risultato. "Si sono lamentati del fatto che la GT40 stava infrangendo le regole", racconta Baime, "Ma non c'erano regole". E quella dei freni non era l'unica area in cui Ford stava spingendo oltre i confini la meccanica delle auto da corsa.

Per garantire che i loro motori potessero sopravvivere alla 24 ore di Le Mans, i tecnici della Ford li facevano funzionare su un dinamometro azionato da un programma che simulava prestazioni e durata. Registravano il numero di giri e i punti in cui veniva azionato il cambio lungo un giro del circuito, e poi facevano "guidare" un motore di prova esattamente nello stesso modo, ma in laboratorio, simulando anche i pit-stop con delle pause periodiche. Gli ingegneri spingevano un motore fino a quando non esplodeva, esaminavano cosa non andava e correggevano per la simulazione successiva. Alla fine, quando gli ingegneri hanno potuto realizzare un V-8 da 427 pollici cubici, dopo due simulazioni di giro del circuito di Le Mans, decisero che il loro progetto era, finalmente, abbastanza solido. E lo fu per davvero.

Nel 1966 con Bruce McLaren e Chris Amon che andarono a occupare con le loro Ford le prime posizioni di Le Mans. E, l'anno successivo, Ford tornò in Francia e vinse di nuovo.

Con le ripetute vittorie in tasca e con l'ego di The Deuce più che appagato, dopo la gara del

1967 la Ford ritirò il suo stabilimento di Le Mans, ma vinse ancora nel '68 e nel '69, e sempre con due GT40,

Nel giro di pochi anni, Ford aveva svelato al mondo la Mustang, aveva vinto a Le Mans e aveva conquistato la sua nuova immagine da gara.

Alcune delle lezioni di ingegneria della GT40 si sono sicuramente tradotte nei progetti delle Ford da strada, in particolare il test di durata, oggi computerizzato, anche se la Ford al tempo considerava il proprio programma di Le Mans come un esercizio di marketing piuttosto che una ricerca di innovazione.

Le case automobilistiche sono ancora disposte a spendere molto per le gare.

Durante il recente dominio di Audi a Le Mans, l'azienda ha speso circa 250 milioni di dollari all'anno per la sua squadra corse, e la Ferrari spende ogni anno 500 milioni di dollari per il suo programma di Formula Uno. È difficile dire se questi enormi budget si traducono in vendite di auto, ma forse è così anche se la maggior parte dei clienti Audi probabilmente non ha sentito parlare della R18 e-tron quattro, l'ultima Audi a vincere Le Mans.

Le corse sono ancora parte integrante di marchi come Ferrari, ma aziende mainstream come Audi e Toyota fanno fatica a giustificare le enormi spese.

Si stima che la Ford abbia speso 25 milioni di dollari o più per la vittoria a Le Mans. Oltre ad aver bruciato 1 milione di dollari nel 1968 prima di ritirare il proprio sostegno finanziario dalla gara. La stessa GT40 era già obsoleta nel 1970 (Ford non ha avuto più vittorie a Le Mans da quel lontano 1969), ma la storia della vettura continua ad affascinare ancora oggi.