

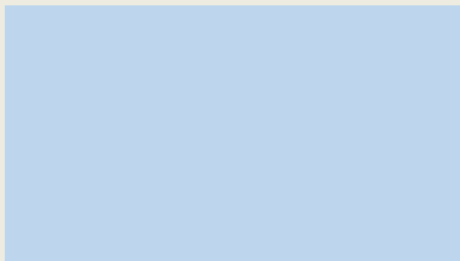
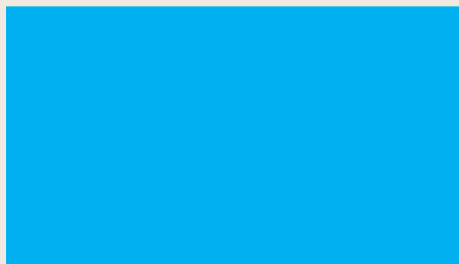
Historique en français

Historical background in English

Chaparral 2F

*N°7 pilotée par / driven by :
Phil Hill & Mike Spence*

*N°8 pilotée par / driven by:
Bruce Jennings & Bob Johnson*



Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Chaparral 2F 24 Heures du Mans 1967

Chaparral Complete History of Jim Hall's Chaparral Race Cars 1961-1970,

Falconer with Nye,
Ed.Motorbooks International

Chaparral Can-Am & Prototype RACE CARS,

Dave Friedman
Ed.Motorbooks International

« Drôles d'oiseaux »,

Article paru dans Automobiles Classiques
C. Descombes

« Le nid de la Chaparral »,

Article paru dans Sport Auto

Historique en français

L'histoire des Chaparral commence en 1961. La première innovation de leurs créateurs, Jim Hall et Hap Sharp a été de construire une coque plutôt qu'un châssis tubulaire et de la réaliser en époxy-fibres de verre, qui après catalyse se teinte d'un joli brun. La 2F arrive après 6 années de Chaparral (2, 2B, C, D) et fait ses débuts aux 24 heures de Daytona. Le châssis était toujours une des coques en plastique fabriquées 4 ans auparavant. Deux voitures furent construites, les suspensions ont été redessinées et un gros aileron mobile surplombant l'arrière a été ajouté à la version 2D. Malheureusement G.M ne trouva pas utile de fabriquer une transmission plus solide, dont les joints ne résistaient pas à l'accroissement de la puissance (moteur 7l).

Le départ des 24 heures aurait pu être meilleur, puisque Mike Spence sur la 2F n°7 partait de la deuxième ligne, mais prenant le temps suffisant pour attacher sa ceinture il part seulement dans le peloton. Il remonte cependant en 10 tours à 35'' du leader et conserve jusqu'à la 4^{ème} heure la seconde place ! A la mi-course malgré son aileron qui se bloque de telle sorte qu'en cas de panne de sa commande, il se braque à fond, la Chaparral n°7 reste dans la compétition bien que freinée dans les lignes droites. Suite à un arrêt au stand de routine de Hill, la voiture est immobilisée 3 heures durant : on a remarqué une fuite d'huile qui risque d'endommager la transmission. On procède au démontage complet de l'arrière de la Chaparral. Le mécanisme de l'aileron s'en trouve réparé. Lorsque Spence reprend le volant du bolide, il effectue le record du tour. Malheureusement, la fuite d'huile a véritablement endommagé d'autres composants et là, la réparation est impossible. Elle abandonne quelques heures après que la Chaparral n° 8 ait renoncé suite à un problème électrique.

Le bilan de la saison 1967 sera plus que défavorable à Chaparral, puisque sur 12 courses, seul un succès au Nürburgring avec la 2D et une victoire avec la 2F aux 500 Miles de Brands Hatch une semaine après les 24 heures ne suffiront pas et Chaparral retourne à ses premières amours que sont les épreuves de Canam. En plus la FIA décida de limiter les cylindrées à 3 litres pour les prototypes et à 5 litres en Sport dès le 1^{er} Janvier 1968.

Espérons que Panoz relèvera le défi comme Chaparral l'a fait avec la 2F qui marqua tant les esprits des amoureux des 24 Heures.

Historical background in English

The story of Chaparral cars started in 1961. The first innovation of the creators, Jim Hall and Hap Sharp was to build an epoxy fibreglass monocoque, instead of a tubular chassis. The Chaparral 2F was built 6 years after the first Chaparral 2 (followed by 2B, C and D) and made its debut at the Daytona 1967 twenty-four-hour race. Its chassis was one of the plastic fibreglass monocoques originally made four years earlier. Two 2F cars were built off the 2D version with redesigned suspension and a massive moving rear wing mounted high above the tail. Unfortunately, GM did not feel it necessary to make a stronger, one that would stand up to the more powerful 427ci engine.

At LeMans 1967, Mike Spence was second in line with the Chaparral 2F. The twenty-four-hour race departure could have been better, but taking time to fasten his seatbelt, he started the race well behind the leaders. However, by lap 4, he was back to second place and remained until the fourth hour. Even though the failure of the wing's hydraulic action allowed the wing to revert its automatic failsafe position and slowed the car in the long straights, the Chaparral number 7 was still in the race after 12 hours. When Hill pulled in for a routine pit stop, an oil leak was noticed, with fear for the transmission. In three hour stop, the complete rear end of the Chaparral was dismantled. During this time, the wing actuation mechanism was also repaired. When Spence restarted he set down the fastest lap. Unfortunately, though the oil leak had obviously affected some other components and there was no short-time repair possible. The car number 7 gave up a few hours after their team car number 8 retired following an electrical problem.

The result of the 1967 season was more than disappointing to Chaparral. After 12 races, their only success was at Nurburging with the 2D car and a victory with the 2F car in the 500 Miles at Brands Hatch, one week after of 24 hours. But this would not be enough. Moreover, beginning January 1, 1968, the FIA decided to limit the engine size to 3.0 litres for prototypes and to 5.0 litres for sports cars. Chaparral then returned to its first love, the CanAm events.

Hoping that Panoz will take up the challenge, as did Chaparral with its 2F car which was so impressive to those who love the 24 hours racing.