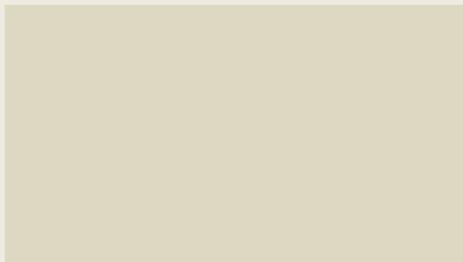


Historique en français

Historical background in English

**Ford MK2
N°1 & 2
24 Heures du
Mans 1965**

Revue de presse / Press review



13.05.2016

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Ford au Mans,
François Hurel
Edition du Palmier
ISBN 2-914920-21-0

Ford en compétition
Michel Morelli
E T A I
French only

Le Mans The official History of the world's greatest motor race 1960-69
Quentin Spurring
Ed. Haynes
English texts
ISBN 978 1 84425 584 9

24 Heures du Mans 1923-1992, Vol. II
Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu
Ed. d'Art JP Barthélémy

24 Heures du Mans 1960-1985, Tome II
Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu
Ed. Le Mans Racing

Historique en français

***N°1 pilotée par : Ken Miles – Bruce McLaren
Abandon 4^{ème} heure (boîte de vitesse)***

***N°2 pilotée par : Phil Hill - Chris Amon
Abandon 7^{ème} heure (embrayage)
Meilleur tour : Hill en 3'337''5 = 222.803 km/h***

La collaboration de Lola dans le projet de développement des Ford GT40 ayant été rompu en raison de problèmes logistiques et relationnels, Ford a créé deux nouvelles filiales, Kar Kraft dirigée par Roy Lunn et Ford Advanced Vehicules sous la houlette de John Wyer. L'organisation des courses est confiée à Shelby American. Dès l'été 64, Roy Lunn avait entamé l'étude de la Mk2 chez Kar Kraft. Les châssis sont construits par FAV et se voient adapter un moteur de 427 pouces-cubes pour franchir la barre des 450 ch. Dégonflé à 485 ch, il permet l'utilisation d'une boîte 4 vitesses seulement.

On en profite pour dessiner un nez plus long inspiré du modèle testé aux essais d'avril et muni d'une large ouverture d'extraction d'air au lieu des deux ouvertures en V pour faciliter le refroidissement de l'imposant radiateur. Pour régler les problèmes de stabilité à haute vitesse dus à la puissance et au nouveau couple obtenus, une floraison de becquets, de bas-volets et autres dérives à l'avant comme à l'arrière défigure la silhouette des Mk2 pour les 24 heures du Mans.

Les roues à rayons, dont les vertus de refroidissement laissent sceptiques les techniciens américains sont abandonnées au profit de jantes en magnésium plus légères et plus rigides. Les pneus Dunlop sont remplacés par des Goodyear.

C'est Phil Hill qui prend la pole position avec la Ford n°2. Mais c'est Siffert qui prend le meilleur départ sur sa Maserati n°8. Il est rapidement devancé par Chris Amon qui a pris le départ sur la Mk2 n° 2 qui se fait dépasser à son tour par Bruce McLaren sur la n°1 à l'issue du premier tour. Ce dernier bat même le record du tour dès le second passage, avant de se le faire subtiliser par Amon. McLaren conserve la première place jusqu'à son premier ravitaillement après 17 tours seulement. Au 24^{ème} tour, McLaren reprend la tête à la Ferrari 330 P3 n°19 de Surtees mais doit de nouveau s'arrêter pour le compléter le plein mal effectué au précédent arrêt. Quand Ken Miles repart en 5^{ème} position, il ne le sait pas encore, mais il ne parviendra pas à rejoindre la tête de course : il est rapidement arrêté de nouveau au stand en raison de problèmes de boîte et est contraint d'abandonner au début de la quatrième heure de course après 45 tours.

Amon sur la Mk2 n°2 conserve la 2^{ème} place derrière McLaren pendant la première heure de course, mais dès le début de la 2^{ème} heure il doit rentrer au stand pour réparer une fuite d'huile à l'embrayage. Les Ferrari reprennent l'avantage grâce à des relais plus longs dus à une moindre consommation et surtout à une plus grande expérience. Quand Phil Hill reprend le volant, avec 12 tours de retard, il s'attaque au record du tour qu'il battra 3 fois avant de le porter à 3'37''5 soit 11''7 de mieux que son propre record de l'année

précédente sur la GT40 n°10. Au quart de la course, la Mk2 n°2 est remontée de la 35^{ème} à la 21^{ème} place mais l'embrayage et la boîte lâchent.

Le duel Ferrari / Ford tant annoncé n'a pas eu lieu et la bataille a fait rage car 14 voitures seulement terminent la course sur 51 engagées. C'est l'équipe américaine privée de la Ferrari n°21 de Masten Gregory et Jochen Rindt qui remporte la victoire alors que les Ferrari d'usine ont toutes abdiqué. Une seule Ford (Cobra Daytona n°11) à l'arrivée sur les 11 engagées. Ford doit se donner une année supplémentaire et des moyens encore plus colossaux pour s'imposer pour la première fois au Mans.

Historical background in English

***N°1 driven by: Ken Miles – Bruce McLaren
Retirement after 4th hour (gearbox)***

***N°2 driven by: Phil Hill - Chris Amon
Retirement after 7th hour (transmission)
Lap record: Hill in 3'337"5 = 222.803 km/h***

The involvement of Lola cars in the GT40 project had been terminated by mutual content after numerous logistical obstacles and a clash of personalities. Ford had created two new subsidiaries to take over the programme, Kar Kraft managed by Roy Lunn and Ford Advanced Vehicles under John Wyer. The racing operations were taken over by Shelby American.

From Summer 64 Roy Lunn launched the study of the Mk2 by Kar Kraft. Two new chassis were delivered by FAV with a big 450 bhp engine and a four-speed gearbox.

A longer nose is designed inspired by the model tested during qualifying in April. It is fitted with a wider opening on the front bonnet to extract the air instead of the two air outtakes V-Shape to make easier the cooling of the bigger radiator. To solve the stability problems with high speed due to the new power and couple obtained a blooming of spoilers and other drifts in front as in the back completely modified the Ford GT40 for Le Mans. The spoke wheels are replaced by lighter and stiffer rims in magnesium; there was a doubt about their ability to cool the brake system. Dunlop tires are replaced by Goodyear ones.

Phil Hill took the pole position with the Ford n°2 and it is Amon who took the wheel on the start grid. And the Maserati of Jo Siffert was the first on move, followed by the Fords of Chris Amon, Bob Bondurant and Bruce McLaren, but John Surtees put his Ferrari into third place during the opening lap. After Siffert had crashed on the fourth lap, McLaren and then Amon set new lap records.

McLaren kept the first place until his first pit stop to refuel after only 17 laps. In the 24th lap he took back the lead to the Ferrari 330 P3 car number 19 of Surtees, but had to stop again to fill the fuel tank that was not full on the first pit stop. When Ken Miles left the pit in the 5th position, he did not know yet that he will not be able to reach again the head of the race: he was stopped again because of gear box problem and had to retire at the beginning of the 4th hour racing after 45 laps.

Chris Amon in Mk2 car number 2 stayed in 2nd place until McLaren first pit stop. But from the beginning of the second hour he must go to the pit to repair an oil leak on the transmission. The P2s took back the advantage thanks longer relays, a lower consumption and especially thanks to their experience in Le Mans.

When Phil Hill took the steering wheel to Chris Amon they were 12 laps back. He decided to attack the lap record which he will beat three times before reaching 3'37"5 that are 11"7 better than his own previous record of June 1964 on Ford GT 40 car number 10. After 7 hours racing the Mk2 n°2 raised of the 35th position to the 21st, but it lost its clutch due to a broken oil seal.

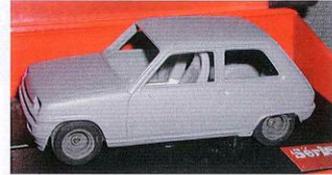
The expected duel between Ferrari and Ford did not take place. It should have been a cruise for the five new Ferraris. Instead, their performance fell apart, too. The American private team of the Ferrari car number 21 of Masten Gregory and Jochen Rindt won the race while all Maranello Concessionnaires cars abdicated. Only one Ford (Cobra Daytona number 11) crossed the finish line on the 11 Ford entered. Ford needs an additional year and additional expenses to win Le Mans.

Revue de presse / Press review

Source : Car-on-Line – 02/2013 – Germany



den **Audi R18 E-Tron** aus 2012 in optisch aufwendig gestalteter Bauart präsentieren und damit die Audi-Reihe dieses Kleinserienherstellers fortsetzen (o.). Als recht beliebt könnte sich der **Ford GT MkII** aus **Le Mans 1965** erweisen, der sich von anderen Wagen dieses Typs in vielen Punkten deutlich unterscheidet. Diese Miniatur wird mit Technik von Slot-It versehen sein (alle März). Anschließend stehen vier **Alpine A220** von 1969 auf dem Plan, die sich in Feinheiten ebenfalls unterscheiden (u./April).

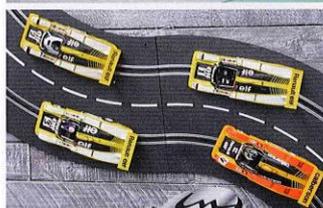


Le Mans 1973 folgen soll (Q3). Die Besonderheit des 911 ist der rundlaufende Heckspoiler. Daneben hat man in der GTS-Reihe einen 1:32 **Renault 5 Alpine** von 1976 vorgesehen (o./Q4).

Ford GT MkII LM 1965



LMM Alpine A220 auch in 1:24



Daneben ist eine Neuauflage von **Renault-Alpine A442** aus 1978 vorgesehen (o.), die sich durch technische Verbesserungen mit einem optimierten Motorhalter und Alufelgen von der ursprünglichen Auflage unterscheiden wird. Auch zeigte man ei-

Erfreulicherweise wartet man bei Le Mans Miniatures auch mit einem neuen 1:24er Karosseriekit auf. Der Alpine A220 dieser Baugröße erhält eine an der Innenseite im Vergleich zum Standmodell deutlich erleichterte Karosserie und ist zur Montage auf einem Plafit-Chassis bereits vorbereitet. Zum Lieferumfang zählt ein Decalsatz für vier Versionen.

Schließlich sind noch **Modellfiguren** in 1:32 nach Vorbild bekannter Fahrer geplant. Zu sehen war bereits eine Miniatur von **Jacky Ickx**. **Henri Pescarolo** soll später folgen.

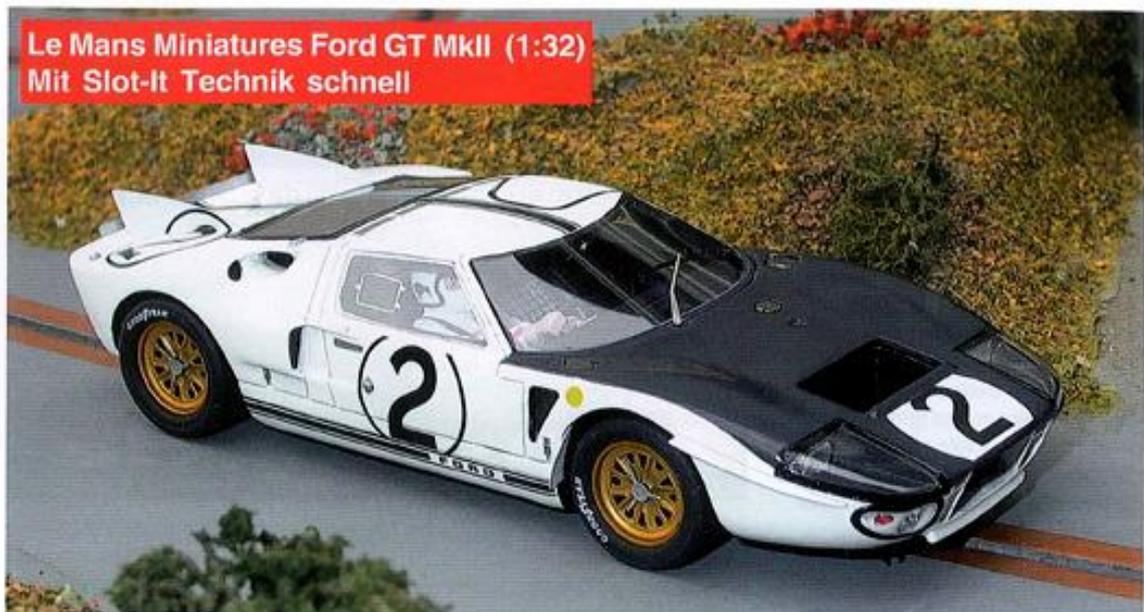


LM Miniatures 1:32/1:24

Auch bei Le Mans Miniatures zeigte man wieder Flagge und stellte ein akzentreiches Programm vor. Hier folgt schon in Kürze mit dem **Espace F1** eine ungewöhnliche Miniatur. Bei dem leistungsstarken Van handelt es sich um den letzten durch Matra gefertigten Wagen. Daneben wird man



nen **Porsche 935 LM 1977** in JMB-Lackierung (o.I./Mai), auf den der **Porsche 911 RSR Martini** (o.r.) aus



Elf gegen Elf: Dabei ging es nicht um das berühmte Ballspiel, sondern um die Materialschlacht, die sich 1965 in Le Mans abspielen sollte. Ford brachte hier neben vier GT MkI mit 4,7l-Motoren auch zwei MkII an den Start, die 7l Hubraum aufwiesen. Von dem unter den Ford GT in der Form eher untypischen Wagen entwickelte Le Mans Miniatures zwei Nachbildungen und stellte diese Wagen mit der Technik des Slot-It Ford GT vor.

Auf Basis dieses Großserienchassis in unveränderter Form hat man bei Le Mans Miniatures inzwischen eine ganze Reihe von GT40-Projekten und damit verwandten Wagen realisiert, die für eine Fertigung in Großserie kaum in Betracht kommen. In vielen Einzelheiten unterscheiden sich die jetzt vorliegenden MkII aus 1965 von den anderen GTs, vor allem durch die langgezogene Frontpartie, die Spoiler und eine außergewöhnliche Heckverblendung. Alle diese Feinheiten haben ihren Reiz und sind mit vielen weiteren Details kombiniert.

Die Entwicklung des Rennens in Le Mans 1965 ist beeindruckend wegen der Energie, die Ferrari wie auch Ford in diese Schlacht steckten. Noch fünf Cobra Coupés ergänzten die damalige Ford-Armada, so daß dieses Lager mit insgesamt elf Wagen antrat.

Diesen Wagen standen ebensoviele Ferrari gegenüber. Die pikante Note für dieses Duell bedeutete die mißlungene Übernahme von Ferrari durch Ford zwei Jahre zuvor, dem Ausgangspunkt der Entwicklung der Ford GT, um Ferrari einst auf der Piste zu schlagen. Bloß die beiden MkII mit den Startnummern 1 und 2 liefen 1965 als Werkswagen. Die übrigen Fahrzeuge lieh man an loyale Teams aus, etwa Shelby und Ford France.

Das Training verlief für den Neuling aus den U.S.A. ziemlich vielversprechend. Vier Ford standen auf den ersten fünf Plätzen und der MkII hatte mit Phil Hill die Pole Position geholt. Dies war auch der Ford GT, der die längste Distanz absolvierte - ein Viertel des Rennens bis gegen 23 Uhr, als auch hier ein Kupplungsschaden an dem inzwischen auf Platz 21 zu-

rückgefallenen Wagen auftrat. Immerhin sorgte Phil Hill zuvor aber noch für eine Serie werbewirksamer Rundenrekorde und unterbot damit seinen Rekord aus dem Vorjahr. Damit tauchte Ford zumindest insoweit wieder positiv in der Statistik auf. Bei der Nr. 1 war zuvor schon das Getriebe zerkleinert worden. 7l Hubraum wollten eben verkraftet werden. Zu dem Zeitpunkt lagen auf den Plätzen 1 bis 6 durchweg Ferrari. Doch zumindest rannten gegen 23 Uhr noch alle fünf Cobras, während von den Ferrari noch kein Wagen ausgefallen war.

Ein besonders heißes Rennen legte das Werksteam hin. Hier hatte man auf neue Bremscheiben in Serie gesetzt und die quitierten genauso in der Nacht ihren Dienst. Gegen 2 Uhr waren noch neun Ferrari und drei Cobra unterwegs, während das



Werksteam intensiv nach Bremscheiben suchte, um wenigstens einen Wagen im Rennen zu halten. Von diesem Pech profitierten die Ferrari-Kundenteams. Nach spannungsvollem Kampf gelangten Masten Gregory und Jochen Rindt im 275 LM für das Chinetti/NART-Team auf Rang 1, dahinter ebenfalls in einem privaten 275LM Pierre Dumay und Gustave Gosselin, während auf Rang 3 der Ferrari 275 GTB der Ecurie Francorchamps landete. Von 51 Wagen sahen am Ende nur 14 die Ziellinie. Auf Platz 7 fand man den einzigen Ferrari 365 P1/P2 Spyder. Sehr erfolgreich schnitt aber Porsche auf Rang 4 und 5 in der 2l-Klasse mit zwei 904 ab. Von den Cobra erreichte nur ein Wagen Rang 8. Damit war das Duell Ferrari: Ford mit 5:1 deutlich zugunsten der Italiener ausgefallen.



Von anderen Ford GT-Ausführungen unterschied sich die Heckpartie bei MKII von 1965 ziemlich deutlich, durch die über die ganze Fahrzeugbreite reichende Kühllöcherung.

Vom Vorbild wird sich die nun vorliegende Ford-Miniatur durch die zuverlässigere Technik unterscheiden. Das leichte Slot-It Chassis hält das Gesamtgewicht des Kleinserienmodells mit insgesamt 103 g noch in einem vertretbaren Rahmen, wovon 55 g auf die Resinekarosserie nebst Interieur entfallen. Die kraftvolle Mo-

torisierung mit einem Shortcan-Motor und die Aluräder an der Hinterachse sorgen für reichlich Speed, auch in Kurvenfahrt, insbesondere wenn der Halbmagnet verwendet wird. Wie an Slot-It Modellen üblich, kann auch hier der Motor-Hinterachsträger beweglich montiert werden. Positiv fällt die ordentliche mechanische Funkti-



Beide Werkswagen sind von Le Mans Miniatures erhältlich, die Nr. 1 von Bruce McLaren und Ken Miles und Nr. 2 von Chris Amon und Phil Hill.

on aller beweglichen Teile an dem Modell auf. Da es sich bei der vorliegenden Miniatur mit Nr. 2 aber um ein Handarbeitsmodell handelte, wurde vorsorglich vor der ersten Fahrt der Sitz von Felgen und Schrauben kontrolliert. Ein Handgriff genügte und nach Einstellung der Inbusschrauben zum Justieren des Achspiels lief dann auch die Vorderachse frei.

Der Ford wird mit einem vor dem Triebwerk montierten Haftmagneten geliefert und fährt durch die daraus resultierende Abstimmung ansprechend. Angenehm ist auch der leicht surrende Klang. Durch die Haftwirkung besteht auf einer Carrera-Anlage ein sicher kontrollierbarer Grenzbereich, der rechtzeitig vor einem Abflug warnt. Eine Platzierung des Haftmagneten unter der Hinterachse, die ebenfalls möglich ist, erscheint wegen des dann größeren Schadenrisikos bei einem Abflug weniger zu empfehlen. Zum Schluß des ersten Testabschnitts blieb die weitgehend stabile und sorgfältige Verarbeitung der Einzelteile festzuhalten. Bloß die Getriebeattrappe wurde neu am Chassis



angeklebt, um die Karosserie besser abheben zu können.

Die wirkliche Stärke des Fahrwerks mit enormer Gutmütigkeit wird indes spürbar, wenn auf einen Haftmagnet ganz verzichtet wird. Der Grip der Reifen ist ziemlich ideal zu dem Wagen abgestimmt und ist damit flott und sicher zu bewegen. Natürlich ist dieser Ford, anders als das Vorbild, kein Bestzeitenjäger. Dazu ist das Gewicht dann doch zu hoch. Doch durch sein gutmütiges Handling bereitet er viel Fahrspaß.

Einen Nachteil bringt das Fahrwerk mit sich. Gegenüber den Abmessungen des Vorbilds mußte die Karosserie etwas breiter als maßstäblich exakt ausgeführt werden. Die Abwei-

chung dürfte bei 2 mm liegen und damit unter 5 Prozent. Im übrigen ist die Linienführung stimmig und es sind die vielen Feinheiten, die aus jedem Blickwinkel ansprechende Akzente setzen. Topklasse sind etwa die Scheinwerfer, aber auch das Heck mit dem fotoeätzten Metallgitter als Kühlauslaß und den vier mehrteiligen Rückleuchten ist ein Highlight. Im Cockpit findet man eine ausgezeichnete Fahrerfigur vor. Aufgrund der sorgfältigen Verarbeitung der zahlreichen Einzelteile hebt sich dieser GT MkII von vielen Großserienmodellen ab. Ebenso hochwertig erscheint die Farbgebung, die eine seidematte Fronthaube in einem Dunkelblau umfaßt. Unter den präzise aufgetragenen Wasserschiebern fällt auf der Beifahrerseite die abgeklebte Tür auf. Dadurch wurde am Vorbild die Zugluft reduziert und die Aerodynamik des Wagens verbessert.



Le Mans Miniatures schließt mit diesem Ford GT MkII von 1965 eine Lücke. Abgesehen von tatsächlichen Puristen dürfte mancher Enthusiast die etwas breitere Bauweise nicht nur wegen des Fahrverhaltens schätzen, sondern auch, um das Modell neben ähnlich breiten Miniaturen von Slot-It und NSR gut plazieren zu können. Ein perfektes Paar bildet der Ford GT MkII im übrigen natürlich mit dem kürzlich bei LMM erschienenen GT von 1964, der in den Abmessungen ähnlich ausfällt und mit entsprechendem Fahrverhalten aufwartet (u.l.).



Nr. 12 Ford GT 1964 (Le Mans Miniatures), darunter Nr. 2 GT40 MkII 1965 (dto.), Nr. 2 schwarz GT40 MkII 1965 (Scalextric), Nr. 1 MkIV 1967 (MRR) und Nr. 9 GT40 1968 (Scalextric)