

# CLASSIC DRIVER

## Mit diesem Prototypen begann der Siegeszug des Ford GT40

### Lead

In der Legende um den Ford GT40 und seinem unerhörten Sieg in Le Mans, spielte genau dieses Exemplar, das als früher Versuchsprototyp in den Händen der Größten des Motorsports weiter entwickelt wurde, eine unschätzbare Rolle. Dieses betörend originale Coupé wird jetzt auf Classic Driver verkauft.

Dieser GT40 mit seiner Haifischnase, den Sie gerade mit den Augen verschlingen, ist Chassis GT/105. Als letzter der Werksprototypen, die 1964 in Coventry gefertigt wurden, kam ihm eine Schlüsselrolle zu bei Fords langem und hartnäckigem Forschungs- und Entwicklungsprogramm mit dem Ziel, als künftiger Le Mans-Sieger Dominator Ferrari eine krachende Niederlage zu bescheren.

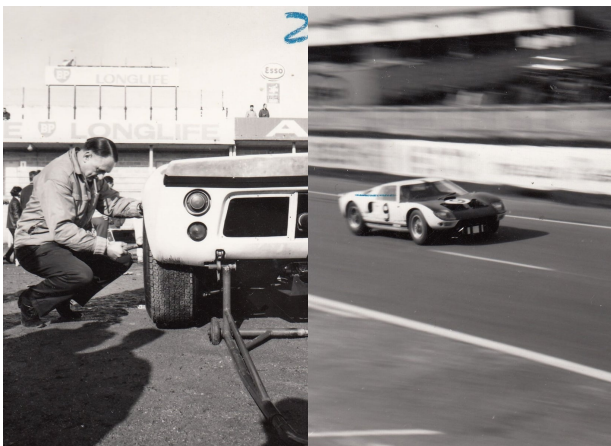


Nicht nur zeichnet sich GT/105 als erster GT40 mit 289-Kubikzoll-V8 und ZF-Getriebe aus, es war auch das erste Chassis, das die heute anerkannte geschlossene Coupé-Karosserie der Serienspezifikation erhielt.

Obwohl der Rennwagen beim Le Mans-Testwochenende 1965 im Einsatz war, startete er selbst nie bei dem französischen Langstreckenklassiker. Die Fotos von jenem Wochenende schenken allerdings einen fesselnden Rückblick auf eine Epoche, in der Forschung und Entwicklung mit einer gehörigen Portion Fantasie und schierer Wucht direkt auf der Rennstrecke geschahen und nicht mittels digitaler Software bereits im Werk.



Unter dem strengen und wachsamen Auge von Teamchef und Ingenieur John Wyer wurden die „Mk1“-GT40 mit einer Fülle von experimentellen Komponenten ausgestattet – von Heckspoilern, die tatsächlich mit einem Klebeband am Heck befestigt waren, Raddeflektoren bis hin zu Leichtmetallrädern. Der unerbittliche Einsatz zahlte sich aus: GT/105 erschien als dritter auf der Anzeigentafel, hinter den beiden Werks-Ferrari 330 P2.



Doch GT/105 sammelte durchaus Rennerfahrungen, und zwar in Reims, Sebring und Daytona, wo er vom Werk vorbereitet und gestartet wurde. Abgesehen von ihren

faszinierenden Formen und dem Sound, den sie erzeugen, schlägt uns immer noch etwas anderes in den Bann, wenn wir alte Rennwagen beispielsweise beim Goodwood Revival oder der Monterey Motorsports Reunion erleben: Es ist die spürbare, spirituelle Gegenwart der zur Legende gewordenen Fahrer, die am Steuer saßen. Furchtlose Charismatiker, die Motorsportgeschichte schrieben.

Die Liste jener Piloten, die beherzt ins zierliche Lenkrad von GT/105 griffen, auf Gas- und Bremspedalen stiepen und Schweiß und Tränen vergossen, um die Ford-Ingenieure mit Feedback zu versorgen, das den GT/40 zum Bezwingen reifen lassen sollte, ist an sich schon außergewöhnlich. Richard Attwood, Bruce McLaren, Phil Hill, Roy Salvadori, Bob Bondurant, Umberto Maglioli und Innes Ireland haben alle an diesem Steuer gedreht.



Obwohl dieses Auto mehr Meilen unter die Reifen genommen hat, als jeder andere unter den GT40-Prototypen, blieb es auf wunderbare Weise von größeren Schäden verschont. Mit der Folge, dass dieses Exemplar quasi als rollendes Dokument von Laborversuchen dasteht und sich an ihm die unzähligen, schrittweisen Verbesserungen, welche die Ingenieure im Lauf von drei Jahren vornahmen, ablesen lassen. Was als notorisch instabiler Sportrennwagen seinen Anfang nahm, reifte zu einer Maschine, die über Ferrari auf ureigenem Terrain triumphieren würde.

Dieser Meilenstein in den Annalen des Motorsports wurde endlich 1966 erreicht, als die „Mk2“-GT40 mit ihren 427-Kubikzoll-V8 in einer historischen Leistung in Le Mans 1966 zu dritt über die Ziellinie und sich siegreich das Podium schnappten.



Von den Werksprototypen sind nur drei bis heute erhalten geblieben. Zwei von ihnen, GT/103 und GT/104, haben einen permanenten Platz im Shelby Museum in Las Vegas gefunden. Der dritte im Trio, GT/105, wird [aktuell zum Verkauf](#) von [Classic Driver-Händler Duncan Hamilton ROFGO](#) im britischen Hampshire angeboten.

Als Gegenstand historischen Interesses ist die Bedeutung dieses Autos kaum zu unterschätzen. Es schuf die Grundlage für eine einzigartige Legendenbildung im Rennsport, in dieses Blech sind wesentliche frühe Kapitel der GT40-Saga eingeschrieben. Man darf - durchaus vernünftig - spekulieren, dass Ford ohne GT/105 diesen unerhörten Triumph von Le Mans nie eingefahren hätte. Und wie sich jeder vorstellen kann, ermöglicht dieser blaublütigste unter den *Blue-Chips*-Klassikern ohne Frage zugleich die Teilnahme an den weltweit bedeutendsten historischen Veranstaltungen.

*Photos courtesy of Duncan Hamilton ROFGO © 2020*

## Galerie











































