



L'histoire de la GT40 commence par une rivalité entre deux hommes au caractère trempé : Henry Ford II et Enzo Ferrari. En 1963, le premier veut racheter la compagnie du second. Les négociations sont très avancées, mais Enzo Ferrari se retire à la dernière seconde. Henry Ford II se sent personnellement humilié. Il demande alors à ses ingénieurs de concevoir une auto qui battra Ferrari en endurance. Le budget? Quel budget? C'est l'écurie de course anglaise Lola qui fournira le châssis de base. Le développement se fait en Angleterre sous la direction de l'ingénieur Roy Lunn. Pour l'occasion, Ford crée une structure locale, Ford Advanced Vehicles Ltd (FVA), dirigée par John Wyer. Le premier modèle est présenté en avril 64. Il s'appelle alors seulement « GT ». Le 40 (pour 40 pouces, hauteur minimale obligatoire en course) accolé suivra un peu plus tard.

En mai 1964, c'est le baptême du feu au Nürburgring. Très prometteuse la voiture ne finira pas à cause d'un bris de suspension. Les 12 premiers véhicules fabriqués sont considérés comme des prototypes. Ils sont équipés de V8 de 260 pc (4,3 L) ou 289 pc (4,7 L).

Trois semaines plus tard, ce sont les 24 Heures du Mans, la course que Ford veut gagner. La GT40 s'avère très rapide, mais des problèmes de fiabilité vont contraindre à l'abandon les 3 voitures engagées. Ferrari remporte la victoire avec une 275P. Le reste de la saison 1964 sera à peu près aussi désastreux. C'est pourquoi Ford prend la décision de transférer l'activité course de John Wyer vers Carroll Shelby.

Pour 1965, les 12 premiers châssis ont connu de nombreuses modifications au niveau de la carrosserie. Ces évolutions aboutissent à la version MKI avec un moteur de 4,7 litres (385 chevaux). Ford lance alors la production de versions de route de la MKI afin de respecter les

règles d'homologation de la série GT, qui demande la production de 50 exemplaires. Puis, Shelby commence le développement d'une version 7 litres (485 chevaux au minimum) baptisée MKII.

Ford débarque au Mans 1965 avec pas moins de 6 voitures. Malheureusement, aucune d'entre elles ne finira la course et c'est une Ferrari 250LM qui l'emportera.



Au cours de la saison d'endurance 1966, la GT40 montre qu'elle est enfin devenue fiable et son moteur 7 litres l'a rendue très rapide. Ford arrive au Mans en force avec 13 GT40 dont 8 MKII.

L'écurie officielle Shelby American engage à elle seule trois MKII. Les GT40 donnent très vite à la course un rythme endiablé!

Les Ferrari ne pourront pas suivre et la dernière auto en course abandonne à 2 heures du matin. On retrouve alors trois Ford MKII en tête, ce qui va donner l'occasion aux spectateurs d'assister à l'arrivée la plus serrée de l'histoire des 24 Heures du Mans.

Ford souhaitait que les trois GT40 passent la ligne d'arrivée ensemble. Les trois autos vont donc se regrouper à la fin de la course. À cet instant, c'est la numéro 1 (Ken Miles et Denny Hulme) qui est en tête, suivie de très près de la numéro 2 (Bruce McLaren et Chris Amon) et de la numéro 5 (Ronnie Bucknum et Dick Hutcherson).

Pourtant, c'est la voiture numéro 2 qui coupe la ligne d'arrivée légèrement devant la GT40 numéro 1. Plusieurs versions de cette histoire existent et les sources se contredisent.

Dans la première, Miles et Hulme croient avoir gagné. Mais l'ACO (Automobile Club de l'Ouest, organisateur de la course) recompte la distance parcourue et décrète la numéro 2 gagnante,

car partie plus loin sur la grille de départ. Différence totale entre les 2 voitures de tête : 8 mètres!

Dans la seconde version, la direction de Ford ne souhaitait pas qu'un duel entre les voitures leur coûte la victoire et a décidé de l'ordre d'arrivée des autos avec une consigne d'équipe bien avant l'arrivée. La confusion à l'arrivée ne serait pas due à un malentendu, mais simplement au commentateur du circuit qui aurait annoncé le mauvais vainqueur avant de se raviser.

Ce qui est certain en revanche, c'est que la déception des pilotes de la voiture numéro 1 était bien réelle (des photos d'époque le montrent).

Au-delà des polémiques sur cette arrivée chaotique, Ford a enfin eu sa revanche sur Ferrari dont la première auto est septième.



C'est Ford Advanced Vehicles Ltd qui est chargée de produire les versions de route de la GT40 aux fins d'homologation. Une fois les 85 véhicules produits, Ford décide d'arrêter l'opération. J.W. Automotive, dirigée par John Wyers, reprend l'usine et décide de produire une version strictement routière baptisée MKIII. Les lignes sont plus allongées et de nouvelles optiques avant sont installées. Le moteur est un 4,7 litres similaire à celui des Mustang Shelby (306 chevaux). Seulement 7 exemplaires seront produits.

Ford continue le développement de sa GT40 afin de se conformer aux nouvelles réglementations de l'annexe J, introduites par la FIA en 1966.

La voiture utilise le moteur des MKII et un nouveau châssis plus léger. De longs tests en soufflerie définissent un nouvel avant et un arrière plus long. En août 1966, lors d'essais sur le circuit de Riverside, la voiture de Ken Miles (l'infortuné second des 24 Heures du Mans) sort violemment de la route. Le châssis léger ne résiste pas et Miles est tué.

Après l'accident, de grosses modifications sont apportées au modèle J : un arceau de sécurité tubulaire est ajouté et l'aérodynamisme est revu. Le V8 de 7 litres des MKII est reconduit. La MKIV débute alors aux 12 Heures de Sebring 1967.



Retour au Mans

Le duel Ford contre Ferrari repart de plus belle en 1967 avec les MKIV face aux nouvelles 330 P4. Ford aligne 10 GT40, dont 2 MKIV de l'écurie Shelby American et 2 MKIV pour l'écurie Holman & Moody.

C'est la numéro 1 de Dan Gurney et A.J. Foyt qui finira en tête avec une moyenne de 218 km/h et près de 4 tours d'avance sur la Ferrari de Ludovico Scarfiotti et Mike Parkes. Deuxième victoire consécutive au Mans pour Ford et deuxième et dernière course pour la MKIV.

Seulement 6 exemplaires de ce modèle auront été construits. Il s'agit aussi de la seule victoire 100% américaine au Mans (construction, écurie et pilotes).

En 1968, Les moteurs de plus 5 litres sont bannis et les prototypes doivent courir avec des moteurs limités à 3 litres. Le développement de la GT40 est considérablement ralenti alors que des clients privés ressortent leur MK1 pour aller courir. C'est le cas de John Wyer, qui avait réalisé en 1967 plusieurs modèles allégés sur des châssis de GT40, baptisés Mirage M1.

Pour 1968, Wyers va reconverter ses M1 en GT40 MK1, tout en conservant ses technologies d'allègement, et en installant un V8 de 4,9 litres. Il engage 3 autos au Mans, dont 2 aux couleurs de Gulf Oil (bleu poudre et orange).

En signe de protestation contre nouveaux règlements, la Scuderia Ferrari ne s'engagera pas, laissant la place à des écuries privées. C'est finalement la numéro 9, aux mains de Pedro Rodriguez et Lucien Bianchi qui terminera en tête, avec 5 tours d'avance sur une Porsche 907L. Les nouveaux règlements de 1969 (construction de 25 exemplaires et non plus de 50 pour être homologué) vont porter un coup fatal à la GT40, entraînant l'apparition de nouvelles concurrentes : Porsche 917, Matra 630/650 et Ferrari 312P.

John Wyer revient avec 2 MK1, dont le « châssis 1075 » victorieux l'année précédente. Jacky Ickx et Jackie Oliver se partagent le volant en 1969.

Jackie Ickx, pour s'opposer aux départs « type Le Mans », marche jusqu'à sa voiture, verrouille sa ceinture et part ensuite... depuis dernière place.

Tout au long de la course, Ickx et Oliver remontent progressivement le peloton.

Peu avant l'arrivée, ils se battent pour la victoire avec la Porsche 908 de Hans Hermann et Gérard Larousse. La 908 connaît des problèmes de freins et la GT40 l'emporte avec seulement 120 mètres d'avance! Ce sera la quatrième victoire consécutive au Mans... et la dernière de la GT40. Une page est tournée.



En août 2009 le premier propriétaire de notre GT40 commande à Gelscoe Motorsport la construction d'une voiture répondant à un cahier des charges précis ayant pour but une utilisation intensive en courses d'endurance historiques. La voiture basée sur la dernière génération de GT40 avec un toit en aluminium, équipée du moteur 4.9L aux spécifications Gurney Weslake #1082, est livrée fin janvier 2010. Elle arbore fièrement les couleurs significatives de la voiture de Michel MARTIN engagée sous la bannière de Ford France.

L'auto sera principalement engagée en championnat VdeV par son propriétaire.

Ce dernier s'en séparera début 2017, date à laquelle notre GT40, alors confiée pour sa préparation et son suivi sur les courses au célèbre atelier Equipe Europe, poursuit sa carrière sportive en CER chez Peter Auto lors de Spa Classic et de l'Age d'Or.

Fin 2018 l'actuel propriétaire s'en porte acquéreur. Après deux courses, Equipe Europe entreprendra alors pour son compte une révision complète de la voiture et y installera un moteur Warrior neuf développant 493Ch à 6700 tr/min. L'ensemble des trains roulants et la boîte seront entièrement révisés. Depuis ces travaux l'auto n'a participé qu'à une grosse séance d'essais et de mise au point, et une course d'1 heure.

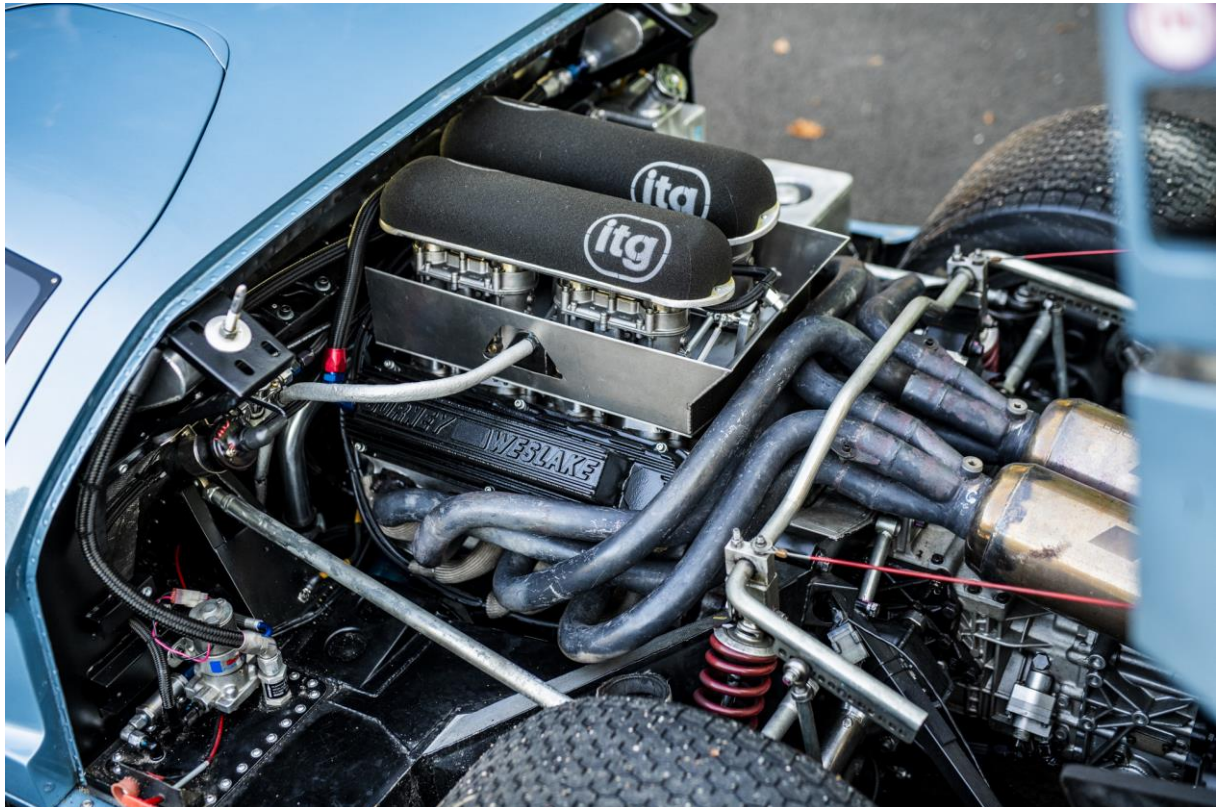
Elle sera livrée à son nouveau propriétaire avec son PTH FIA à jour et valable jusqu'au 31/12/2031, plusieurs trains de roues, de nombreuses pièces dont une boîte de vitesses et les crack tests à jour. C'est l'outil idéal pour le nouveau championnat GT40, les courses CER de Peter Auto et bien plus encore.



The history of the GT40 begins with a rivalry between two men of strong character: Henry Ford II and Enzo Ferrari. In 1963, the former wanted to buy the latter's company.

Negotiations are very advanced, but Enzo Ferrari withdraws at the last second. Henry Ford II feels personally humiliated. He then asks his engineers to design a car that will beat Ferrari in endurance racing. The budget? What budget?

It is the English racing team Lola that will provide the basic chassis. The development is done in England under the direction of engineer Roy Lunn. For these needs, Ford creates a local structure, Ford Advanced Vehicles Ltd (FVA), directed by John Wyer. The first model was presented in April 1964. It is then called only "GT". The 40 (for 40 inches, the minimum height to run) attached will follow a little later.



In May 1964, it is the baptism of fire at the Nürburgring. The car will not finish because of a broken suspension. The first 12 cars produced are considered as prototypes. They are equipped with 260 hp (4.3 L) or 289 hp (4.7 L) V8 engines.

Three weeks later, it's the 24 Hours of Le Mans, the race Ford wants to win. The GT40 proves to be very fast, but reliability problems will force the abandonment of the 3 cars engaged. Ferrari wins with a 275P. The rest of the 1964 season was just as disastrous. This is why Ford takes the decision to transfer the racing activity from John Wyer to Carroll Shelby.

For 1965, the first 12 chassis underwent numerous modifications to the bodywork. These evolutions lead to the MKI version with a 4.7 liter engine (385 horsepower). Ford then starts the production of road versions of the MKI in order to respect the rules of homologation of the

*GT series, which requires the production of 50 examples. Then, Shelby starts the development of a 7-liter version (485 horsepower minimum) named MKII.
Ford arrived at Le Mans 1965 with no less than 6 cars. Unfortunately, none of them will finish the race and it is a Ferrari 250LM which will win the race.*



During the 1966 endurance season, the GT40 shows that it has finally become reliable and its 7-liter engine has made it very fast. Ford arrives at Le Mans in force with 13 GT40s, including 8 MKIIs.

The official Shelby American team alone enters three MKIIs. The GT40s quickly set the pace of the race: furious!

The Ferraris could not follow the rhythm and the last car in the race gave up at 2 am. Three Ford MKIIs were at the head of the race, which gave the spectators the opportunity to witness the closest finish in the history of the 24 Hours of Le Mans.

Ford wanted the three GT40s to cross the finish line together. So the three cars will be grouped together at the end of the race. At that moment, the number 1 car (Ken Miles and Denny Hulme) was in the lead, followed closely by the number 2 (Bruce McLaren and Chris Amon) and the number 5 (Ronnie Bucknum and Dick Hutcherson).

However, it was the number 2 car that crossed the finish line slightly ahead of the number 1 GT40. Several versions of this story exist and sources contradict each other on the finish of the race.

In the first car, Miles and Hulme thought they had won. But the ACO (Automobile Club de l'Ouest, organizer of the race) recounted the distance covered and declared the number 2 car

the winner, because it had started further back on the starting grid. Total difference between the 2 leading cars: 8 meters!

In the second version, the Ford management did not want a duel between the cars to cost them the victory and decided on the order of arrival of the cars with a team instruction well before the finish. The confusion at the finish was not due to a misunderstanding, but simply to the circuit commentator who announced the wrong winner before changing his mind.

What is certain, however, is that the disappointment of the drivers of the number 1 car was very real (photos from the period show this).

Beyond the polemics on this chaotic arrival, Ford finally got its revenge on Ferrari whose first car was seventh.



It is Ford Advanced Vehicles Ltd that is in charge of producing the street versions of the GT40 for homologation purposes. Once the 85 vehicles were produced, Ford decided to stop the operation.

J.W. Automotive, managed by John Wyers, took over the factory and decided to produce a strictly street version, named MKIII. The lines are more elongated and new front lights are installed. The engine is a 4.7-liter similar to that of the Shelby Mustang (306 horsepower). Only 7 examples will be produced.

Ford continues the development of its GT40 in order to comply with the new Appendix J regulations, introduced by the FIA in 1966.

The car uses the MKII engine and a new lighter chassis. Extensive wind tunnel testing defined a new front end and a longer rear end. In August 1966, while testing at Riverside, Ken Miles' car (the unfortunate runner-up in the 24 Hours of Le Mans) went off the road violently. The light chassis did not resist and Miles was killed.

After the accident, major revisions were made to the J model: a tubular roll bar was added and the aerodynamics were revised. The 7-liter V8 of the MKII is renewed. These modifications lead to the introduction of the MKIV at the 12 Hours of Sebring in 1967.

Return to Le Mans

The duel between Ford and Ferrari starts again in 1967 with the new MKIV against the new 330 P4. Ford lines up 10 GT40s, including 2 MKIVs for the Shelby American team and 2 MKIVs for the Holman & Moody team.



It is the number 1 car of Dan Gurney and A.J. Foyt which will finish in the lead with an average speed of 218 km/h and nearly 4 laps ahead of the Ferrari of Ludovico Scarfiotti and Mike Parkes. Second consecutive victory at Le Mans for Ford and second and last race for the MKIV. Only 6 examples of this model were built. It is also the only 100% American victory at Le Mans (construction, team and drivers).

In 1968, the engines of more than 5 liters are banned and the prototypes must run with engines limited to 3 liters. The development of the GT40 is considerably slowed down while private

customers bring out their MKI to go racing. One of them was John Wyers, who in 1967 had built several lightweight models on GT40 chassis, called Mirage M1.

For 1968, Wyers will convert his M1 into a GT40 MKI, while keeping his lightening technologies, and installing a 4.9 liter V8. He enters 3 cars at Le Mans, including 2 in Gulf Oil colors (powder blue and orange).

As a sign of protest against the new regulations, Scuderia Ferrari will not enter, leaving the place to private teams. It is finally the number 9, in the hands of Pedro Rodriguez and Lucien Bianchi who will finish in the lead, with 5 laps ahead of a Porsche 907L.

The new regulations of 1969 (construction of 25 copies instead of 50 to be homologated) will be a fatal blow to the GT40, leading to the appearance of new competitors: Porsche 917, Matra 630/650 and Ferrari 312P.

John Wyer comes back with 2 MKI, including the "chassis 1075" victorious the previous year. Jackie Ickx and Jackie Oliver share the wheel in 1969.

Jackie Ickx, in order to oppose the classic Le Mans start (parked cars, drivers running towards the car and buckling up while driving), walks to his car, locks his belt and then starts... from last place.



Throughout the race, Ickx and Oliver gradually worked their way up the field.

Shortly before the finish, they fought for victory with the Porsche 908 of Hans Hermann and Gérard Larousse. The 908 had brake problems and the GT40 won with only 120 meters of advantage!

This will be the fourth consecutive victory at Le Mans... and the last one for the GT40. A page is turned.

In August 2009 the first owner of our GT40 ordered Gelscoe Motorsport to build a car to a precise specification for an intensive use in historic endurance racing. The car, based on the latest generation of GT40 with an aluminum roof, equipped with the 4.9L Gurney Weslake engine, was delivered in late January 2010. It proudly displayed the significant colors of Michel MARTIN's car #P1082 entered under the banner of Ford France, including Monza, Dijon, Montlhéry, Le Mans the Tour de France Auto and Mont Ventoux in 1969.

The car will be mainly raced in VdeV championship by its owner, before he sold it at the beginning of 2017, date at which our GT40 was then entrusted to the famous Equipe Europe workshop for its preparation and follow-up on the races and continued its sporting career in CER at Peter Auto during Spa Classic and l'Age d'Or.

At the end of 2018, the current owner bought the car. After two races, Equipe Europe undertook a complete overhaul of the car and installed a new Warrior engine developing 493hp at 6700 rpm. All the running gear and the gearbox have been completely revised. Since this work, the car has only taken part in one major test and tune-up session and a one-hour race.

The car will be delivered to its new owner with an updated FIA PTH valid until 31/12/2031, several wheel sets, numerous parts including a gearbox and the updated crack tests. It is the ideal tool for the new GT40 championship, the Peter Auto CER races and much more.

