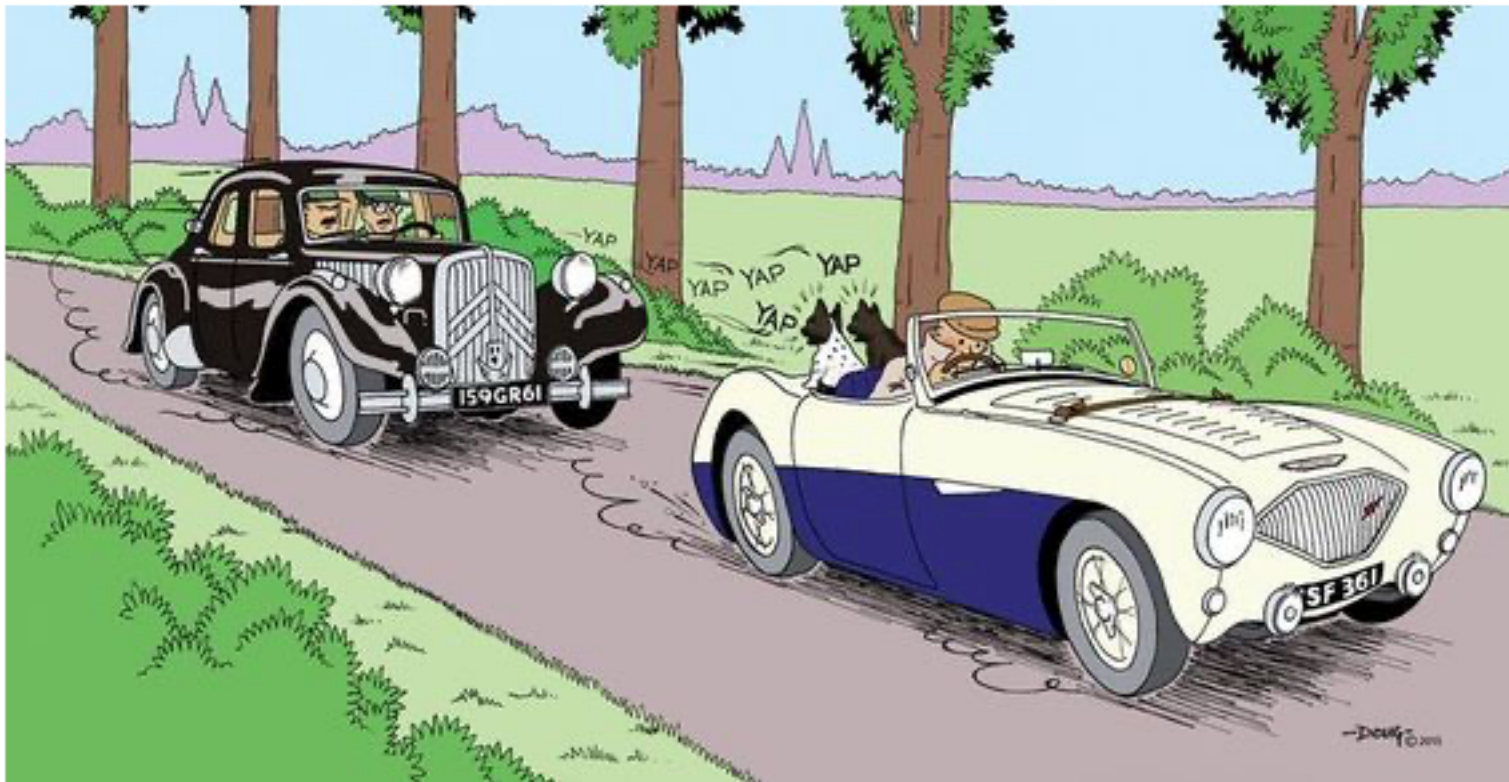




Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM



Rzecz o słodkości zemsty

przez Zbigniew Kluczkowski | 4 lipca, 2026

0 komentarzy

Zanim Ferrari stało się częścią Fiata, na początku lat 60 – tych zaczęło mieć poważne kłopoty finansowe. Słynna seria 250 i jej pochodne sprzedawały się dość dobrze, ale i tak było to za mało dla utrzymania zespołu wyścigowego oraz fabryki. Z pomocą miał przyjść Ford. Jednak wynik starcia członków rodziny Ford z Enzo Ferrari nie przyniósł ugody więc obydwie firmy rozeszły się i zaczęły wojnę, której stawką były kolejne tytuły w wyścigach długodystansowych. W nich Ferrari wygrywało nawet na amerykańskiej ziemi.

W 1962 roku zaczęło myśleć nad pojazdem, który zakończyłby dominację Ferrari. W założeniach Forda nowy model miał być lekki, niewielki i mieć centralny silnik o małej pojemności. Wzorem miały być wyczynowe Porsche. Dzięki temu bolid miał być bardzo zrywny i szybszy od wszelkiej „włoszczyzny”, która od tego momentu zaczęła być solą w oczach dyrektorów amerykańskiego Forda. Do projektu zaangażowano inżynierów z brytyjskiego oddziału marki oraz specjalistów z firmy Lola, która specjalizowała się w pojazdach wyczynowych.

Tak oto powstał pierwszy prototyp o nazwie ... Mustang 1, który miał być napędzany małym, 4 – cylindrowym silnikiem o poj. 1,7 litra. Na miejsce testów nowego modelu wybrano lotnisko Heathrow (we Wielkiej Brytanii). Pierwszy kompletny model oznaczony już jako GT 40 (od wysokości podawanej w calach) powstał dokładnie 1 kwietnia 1963 roku i wkrótce po tym pokazano go na wystawie w Nowym Jorku. Silnikiem nie było już cherlawe 1,7 pochodzące z europejskich Fordów a 4,2 litra z modelu Fairlane połączone z wyczynową skrzynią Colotti.

Ford ... Mustang 1 i GT 40 (poniżej)



Źródła: howstuffworks.com, speeddoctor.net

Rok później model GT 40 po raz pierwszy wziął udział w słynnym długodystansowym wyścigu na niemieckim torze Nurburgring, w którym zajął zaszczytne drugie miejsce. Wkrótce po tym sukcesie do zespołu dołączył, wówczas mało znany, kierowca i późniejszy genialny konstruktor – Carroll Shelby. Przełomowy okazał się rok 1964, w którym to Ford pokazał jak wielki błąd popełniło Ferrari odrzucając ofertę przejęcia. Porażka na Ferrari spadła jak grom z jasnego nieba. Ford wygrał najważniejszy europejski wyścig długodystansowy.

Czytaj: [Bania u Herona](#), [Leonardo i smok ziejący ogniem](#)

W roku 1964 GT 40 wystąpiło w Le Mans, z tym że z nowym, potężnym silnikiem o pojemności aż 427 cali (7,0 dm³). Zajęły wszystkie miejsca na podium. Trudno było wyłonić zwycięzcę, ponieważ McLaren oraz Miles na metę wpadli w tym samym czasie. W tym samym czasie inżynierowie Ferrari dostali od Enzo niezłą „bure”. Zespół Forda później kontynuował dobrą passę a wraz z ilością zdobytych trofeów zwiększała się depresja włoskich inżynierów. Po wygranej Forda włoskie gazety obrzucały obelgami amerykańską markę.

Start do wyścigu Le Mans w 1967 roku



Źródło: Ford

W drugiej połowie lat 60 – tych Ford miał dwóch konkurentów: Ferrari 330 oraz Porsche 917. Ford, chcąc jak najszybciej nadążyć za nową konkurencją, modernizował GT 40 wprowadzając wiele elementów aerodynamicznych zwiększał moc silników. Już na sezon 1967 Ford przygotował zupełnie nowe zawieszanie oraz aerodynamiczne nadwozie. Model oznaczony jako „Mark IV” (bazujący na mało znanej wersji „J-car”) był dłuższy od poprzednika, zmieniono również przód pozbywając się charakterystycznych ostrych krawędzi.

Ostatnie sztuki GT 40 powstały w 1969 roku i w niczym nie przypominały pokazany 5 lat wcześniej oryginał. Pierwszy model ważył zaledwie 907 kg, najcięższe wersje ponad 1200 kg. W ciągu 5 lat powstało 146 sztuk GT 40 z czego tylko ułamek trafił do klientów indywidualnych. Zespoły wyścigowe ceniły GT 40 za ... prostotę obsługi. Większość drobnych części pochodziła z bieżącej produkcji Forda, w tym silniki prosto od dużego modelu Galaxie. Ten model powstawał w tysiącach sztuk, w Ferrari wszystko dorabiano ręcznie.

Czy wraz z zakończeniem wytwarzania dla potrzeb sportu zakończono program GT 40? W sumie tak, ale nie wszyscy byli w stanie pogodzić się z tym. Właśnie dlatego wiele firm produkujących repliki znanych modeli zaczęło w połowie lat 70 – tych wytwarzać plastikowe karoserie stylizowane na tego niezwykle Forda. Wkrótce GT 40 stał się jednym z najczęściej „podrabianych” modeli – obok AC Cobry i Lamborghini Countach. Do napędu replik również wykorzystywano silniki z bieżącej produkcji Forda, w tym najczęściej z Mustanga.

Czytaj: [Drugie życie Szarady](#)

Popularność replik spowodowała, że Ford w 1995 roku zaprezentował model GT 90, który miał być następcą legendarnego GT 40. Była to nowoczesna wizja, niemająca nic wspólnego z oryginałem. Jednak tym razem zabrakło odwagi. W 2002 roku powrócono z ideą auta wyczynowego – nowy Ford, tym razem „tylko” GT, był niemal kopią oryginału sprzed 40 lat. Równie niski (również 40 cali), napędzany widlastym 8 – cylindrowym doladowanym silnikiem, pozwalał na osiąganie prędkości grubo ponad 200 mil na godzinę.

Ford GT 90



Źródła: topcarrating

Produkcja w limitowanej liczbie sztuk nie przyniosła zysku, ale za to przypomniała o bogatej historii wyścigowych Fordów. W tym samym czasie w Maranello kończono pracę nad modelem Enzo, z którym nowy Ford GT mógł rywalizować. Osiągi konkurentów były bardzo podobne, choć Ford był o połowę tańszy od Enzo. Ford znowu pokazał, że jak chce, to potrafi. Obecnie Ford nie ma w ofercie nic, co dorównałoby „włoszczyźnie”. Ze sportem wygrała ekologia. Zrezygnowano również z podobieństwa do oryginału.

Zemsta się udała – Ford pokazał, że nie wytwarza tylko taniej „masówki” a amerykańscy inżynierowie z części od krążowników potrafią stworzyć pogromcę utytułowanej marki. Dziś Ford znowu próbuje przekonać nas do ekologicznej wizji GT napędzanej silnikiem Ecoboost. Ma zmodernizowany silnik z bieżącej produkcji – 6 cylindrów, moc ponad 600 KM i wszystko to aby „utrzcć zderzak” każdemu Ferrari, ale tym razem nie będzie tak łatwo. Szczególnie, że ma powstać tylko kilkaset sztuk. Podobno...

Visited 17 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: BruceMcLaren, Ford, FordGT40, Ken Miles, LeMans, Shelby

Zobacz wpisy

← New York Taxi

Jak długo jeszcze? →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Lódź

Teraz, 05 lipca, 10:00, Niedziela

14°C

13 km/h

0,1 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 75%
PM 10: 25%

Dzisiaj

19°C

Jutro

20°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« CZE

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

DNA marki według „Historii ...”, #41 – Dodge

Samochód minimalny

Cytryna z krainy dyktatora

Rzecz o słodkości zemsty

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Popularne na Youtube:

Blog HZKWT

Blog HZKWT

Tagi:

AlfaRomeo (15) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cennyceści (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36)felieton (86) Ferrari (21) Fiat (30) Ford (22) Formula1 (8) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (30) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Packard (6) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (16) pojazdywojskowe (15) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (7) rekordyprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 4 982

Wszystkie wpisy: 662

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress