

特集——2

フォードGTを分析する

レポート 山口京一

フォト 山口京一／フォード・モーター・カンパニー

Technical analysis : FORD GT

by Kyoichi Yamaguchi



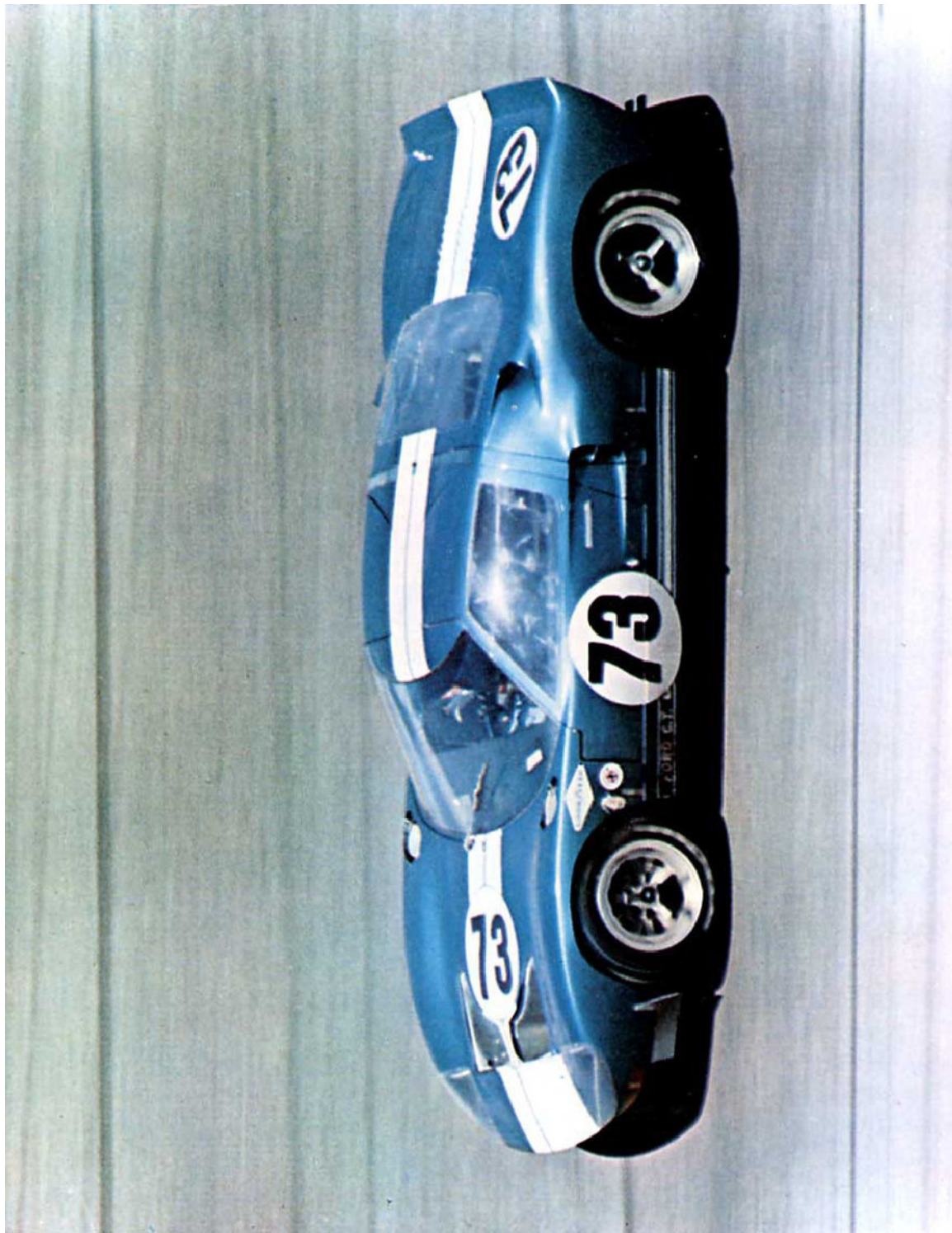
Shelby American photo.

1964年最大のできごとはジャーマン・グランプリからのホンダのフォーミュラ1グランプリ進出と、フォードのGTプロトタイプ・レースへのチャレンジであろう。1964年というより第2次世界大戦後のモータースポーツでの最大といった方が適切かもしれぬ。ホンダは1.5ℓフォーミュラ1最後のレース、メキシカン・グランプリで劇的な勝利を得た。しかしフォードは宿願であるフェラーリ・プロトタイプの決定的な打破は果していない（デイトナ・コンティネンタルで優勝はしているが、これはフォード対フェラーリというより、グッドイヤー対ダンロ

ップ・タイヤの戦いであった）。

これにもめげず大フォードのレーシング活動は増々強力に進められている。約束通りフォードGTの本格的生産も開始された。

これはデアボーンのフォード本社、陰のデヴェロップメント・センター、カー・クラフト社、イギリスのフォード・アドヴァンスト・ヴィークルズ、ロスアンジェルス of シェルビー・アメリカンを訪ねフォードGT40のデヴェロップメント、プロダクションとレーシング・プランを探ったりレポートである。



シエルビーの最新型フォードGT。

デイトナのシエルビー・チームのフォードGT。
Shelby American photo.



フォード一瞬の栄光。1965年のル・マンのオープニング・ステージでフェラーリ330Pをはるかに離れた2台の70 フォードGT。
(FORD PHOTO)

●ムスタングIとローラGT

フォードGTのデヴェロップメント・プログラムをさかのぼると2台のプロトタイプに行きつく。

第1の車は1962年10月にフォードが発表したプロトタイプ、ムスタングIである。この車は現在の生産型ムスタングとはまったく異ったレイアウトであり、明らかにレーシングカーとしての形態をもっていた。

設計者はかつてアストン・マーティンのデザイン・チームにいたことのあるイギリス人ロイ・ランである。

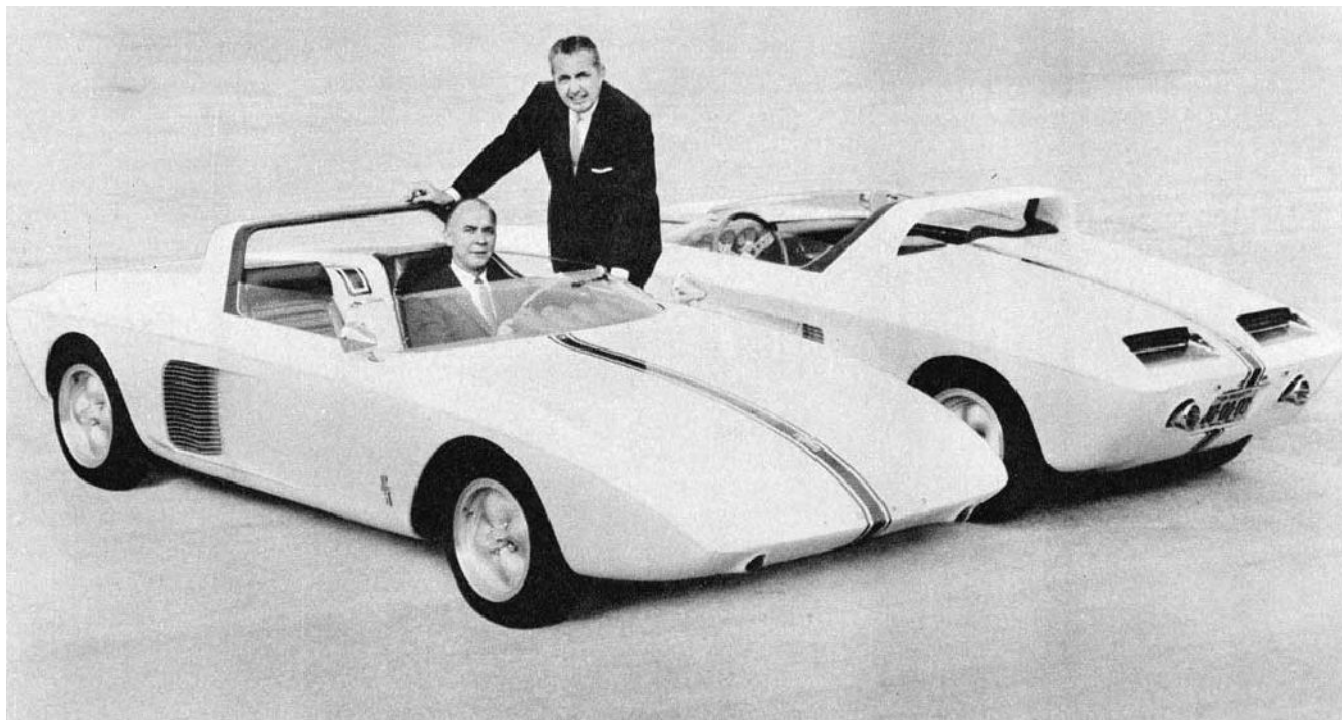
ムスタングIはエンジンをコクピットと後車軸との間に置く、いわゆるミッドシップ・エンジンの2シート・スポーツカーである。

シャシーは径25mmの鋼管で形成されているスペース・タイプで、これに一部のストレスを受けもつアルミニウム・ボディがつけられている。車全体のサイズはサンビーム・アルパイン、MG Bとほぼ同じの小型車だ。エンジンはドイツ・フォードのタウヌス12MのV4をチューン・アップしたもので、排気量は1.50。2種のチューンがありストリート・モデルは89HP/6600rpm、レーシング・タイプが109HP/6400rpmをだす。ギアボックスは4スピード・オールシンクロ・タイプで、クロス・ギアレシオをもつ。サスペンションはもちろん4輪独立懸

架で、リアは特にロータス23などのイギリスのスポーツレーサーの影響を大きく受けている。ホイールはロータスのものをそのまま使っている。

フォードはムスタングIを単なるドリームカーとしてではなく、いくつかの欧米の自動車専門誌にロードテストさせるなど、積極的にその性能を問うた。しかし実戦に参加させフォードのイメージを宣伝させるには、あまりにも小型すぎた。しかしムスタングIがフォードGTプログラムの第1歩となったことは疑いもない事実だろう。デザイナー、ロイ・ランの次のプロジェクトはフェアレーンV8を装備するGTプロトタイプであった。

ムスタングIはデトロイトで計画され、製作はおそらくデトロイトとドイツ・フォードのあるケルンの両方で行われたのではないと思う。私はタウヌス12Mが発表された直後ケルンを訪れたが、この時フォードの広報部長ツバネッティとチーフ・エンジニア、ハンス・クリングと話す機会を得た。ディスカッションの間に、ふとツバネッティが「フォードの小型スポーツカー計画」をもらし、クリングがあわててストップをかけた記憶がある。この頃はまだムスタングIが生産に移される可能性がいくらかあったようだ。今から考えてみるとこのプロジェクトの中止は惜しいことだ。余談だが、ハンス・クリングはダイムラー・ベンツ社のカール・クリングの兄であ



ムスタングI ミッドシップ・エンジン・プロトタイプ。2人の人物はH. L. ミッシュ・エンジニアリング担当副社長とジーン・ボーディナット・スタイリング担当副社長。
(FORD PHOTO)

る。かつてのレーシング・ドライバーであり現在のコンペティション・マネジャーのカールと対照的に、当時のハンス・クリングは「レーシングが生産車の品質を向上させる」という論には賛成しなかったことを憶えている。現在ドイツ・フォードのみが積極的にコンペティションに参加していないのは、こんなところに理由があるのかもしれない。

話はイギリスのプロムレイにあるローラ・カーズ Ltd. に移る。ローラのデザイナー、エリック・ブロードレイはまずスポーツレーシングカーで名をなした。ローラ・スポーツカーを評してアメリカの専門誌が“Whatever Lola wants, Lola gets”と評したことがある。

これはブロードウェイのヒット・ミュージカルの主題歌「ローラは欲しがらるものすべてを手に入れる」をもじったのだが、ミュージカルの主人公魔女のローラ同様ローラも大いに意のままに勝ちまくったものだ。ブロードレイはフォーミュラ・ジュニアからレジ・パーネル・チームのためのフォーミュラ1カーの製作も手がけたが(ローラはジョン・サーティースがF1にデビューしたセカンド・シーズンの車)、ブロードレイの野心はレーシングGTにあった。

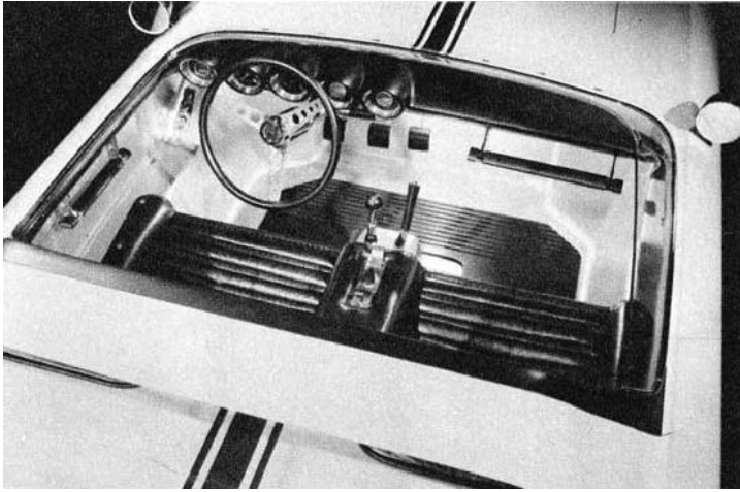
ローラGT計画はフォードのムスタングIプロジェクトとほとんど同じ頃に開始されたが、ブロードレイはロイ

ランより一足先にフォードのライトウェイトV8、フェアレーン 289 (4.7ℓ) に目をつけた。フォードV8をミッドシップに配置したローラGTクーペは、1963年2月のロンドン・レーシングカー・ショーに展示され、センセーションを起こした。

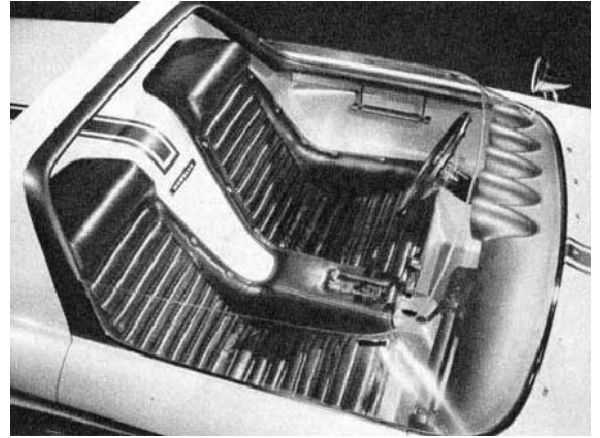
ローラGTのもっとも注目すべき特徴は、そのシャシー構造であった。ブロードレイのツイン・チューブ・シャシー、つまり左右両端に2本の太径のチューブを配してこれをメイン・メンバーとし、コクピットをその間に置いたレイアウトは、車高を極端に低くすることを可能にした。クーペでありながら全高は日本のもっとも低い車トヨタ・スポーツ800の1175mmより更に160mmも低い。ツイン・チューブ・シャシーはそれ以後のローラ・インディアナポリス・カー、ローラ70スポーツカーにも採用されている。

ローラGTプロトタイプは、1963年シーズン初期に1、2のイギリス国内レースに出場したが、ニューカーにありがちなメカニカル・トラブルに悩まされ、成績はよくなかった。これが解決しないうちに、フォードがローラGTの将来の可能性に目をつけたのである。

1962年中にフォードはGTプロトタイプ・レースに進出すべく、200万ドルの巨費でフェラーリを買収併合しようと交渉中であると伝えられた。これは結局成立せず、翌63年ついに自らGTプロトタイプの製作に乗りだした。



ムスタングIのボディに固定されたシート、前後にアジャストのきくステアリング・ホイールとペダルは現在のフォードGT40に引きつがれている。(FORD PHOTO)



ロイ・ランの率いるデアボーン（デトロイト市の隣の市でフォードの所在地）のアドヴァンスド・ヴィークルズは自らのGTイメージとエリック・ブロードレイのローラGTに多くの共通点を発見し、ローラGTを買いとると共にブロードレイをフォードGT開発のため1年間契約した。同時にブロードレイのローラのショップでは手ぜまなので、ロンドン市の西35kmにあるスラウに3棟の建物からなる工場を新設し、これをフォード・アドヴァンスド・ヴィークルズと名付けた。

このスラウのショップのチーフには他の1人のイギリスの有能なタレントをもってきた。アストン・マーティン・ワークス・チームのマネジャーとして有名なジョン・ワイヤーである（John Wyer、ワイヤーとも発音できるが、イギリスではワイヤーと呼んでいるのでこれを使うことにする）。

●ファースト・シーズン

フォードGTプロジェクト第1歩として完成していたローラGTがロイ・サルヴァドーリ、ブルース・マクラレンなどのドライバーによりイギリスとイタリアのサーキットでテストされ、主にサスペンション関係のデータが集められた。これをベースとしてデアボーンのロイ・

ランのデザイン・チームがフォードGTの設計にかかった。よくフォードGTは電子計算器の産物といわれるが、コンピューターの助けを借りたのはサスペンションのジオメトリーの決定だけである。大フォードの人材をもってしてもエアロダイナミックスのエキスパートは少なく、ボディ形態はメリーランド大学のスタッフと風洞設備を使用した。

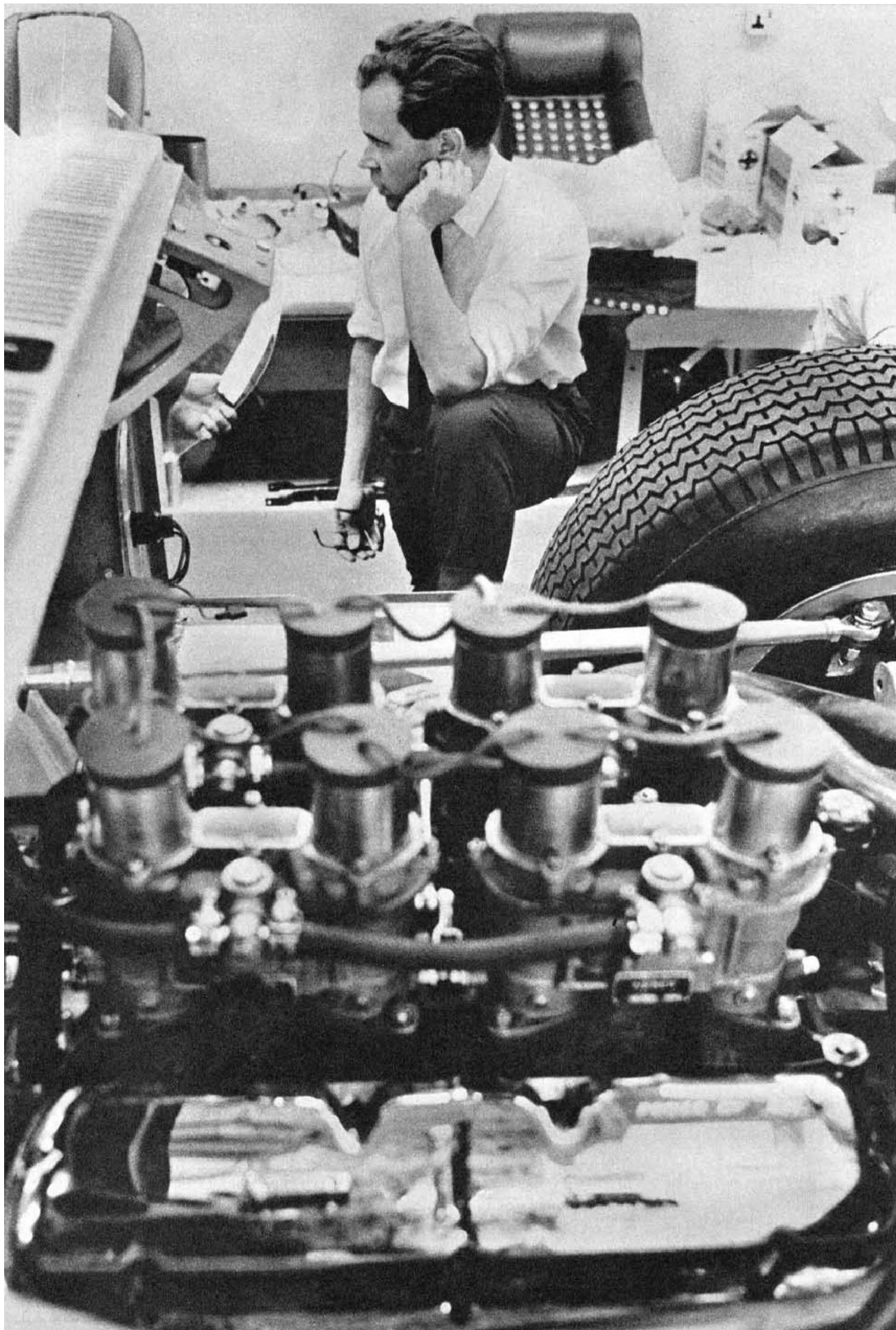
実際の車の製作はブロードレイ、ワイヤーの指揮でスラウで行われた。フォードGTといってもローラをベースとし、大部分の部品はイギリス製であるので、このアレンジメントがもっとも合理的であった。

フォードGTプロジェクトは1963年6月に開始され、翌64年のニューヨーク・オートモビル・ショーには第1号車が発表されるに至った。

フォードGT40のシャシーはローラGTと同じセミ・モノコック構造で、メイン・メンバーは燃料タンクを兼ねる2本の箱型断面チューブである。シャシーは鋼板を浸透熔接（penetration welding）という複雑な方法で接合したもので、センター・セクションの強度は、何台かのハイスピード・クラッシュを起こした車のコックピットが、大きな破損を受けていないことで実証されている。

フォードGTのシャシー強度はフェラーリ330Pの4倍であろうといわれる。

サスペンションは前輪が上下不等長のAアームによるダ

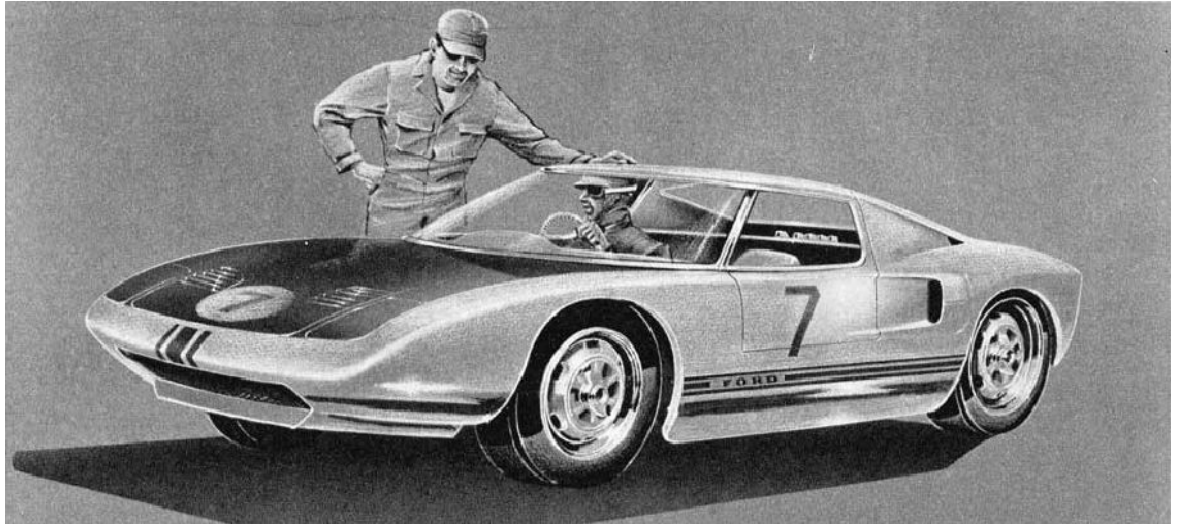


フォードGTを開発しているエリック・ブロードレイ。(FORD OF BRITAIN PHOTO)

1963年のロンドン・レーシングカー・ショーに展示されたローラGTプロトタイプ。



フォードの最初に発表したGTプロトタイプの予想図。
(FORD DRAWING)



ブル・ウィッシュボーンとコイルスプリング、筒型ダンパーの組み合わせ、後輪はダブル・ラディアス・アームと上のIアーム、下のAアーム、コイル・スプリング／ダンパー・ユニットの独立懸架であり、現在のレーシングカーにもっとも一般的に使われているレイアウトだ。

最初のモデルは 4.2ℓ 軽合金製OHVインディ・タイプのエンジンをつけていたが、これは間もなく 4.7ℓ のコブラ・レーシング仕様のフェアレーンV8に改められた。シャシー、サスペンション、エンジンに関する限りフォードのオリジナル・アイデアはまったく正しく、以来大きなモディフィケーションは加えられていない（初期のGTはタイトコーナーで強いオーバーステア性格を示したが、これはサスペンションのアジャストとタイヤの変更で解決している）。しかし他のスペックのほとんどがトラブルをもたらした。

まず第1がボディ形状だ。70回以上の入念なメリーランド大学の風洞テストにもかかわらず、1964年のル・マン・テスト日に初めて現われたフォードGTはエアロダイナミクスの悪さを暴露した。この第1回のテストではそれまでのテスター、ブルース・マクラレンの代わりにジョー・シュレッサーが乗ったが、雨のミュルザンス・ストレートで 240km/hに達した時、リアエンドが横振れを起こし、路外にとび出してフォードGT第1号は大破してしまった。この不安定さはテールエンドに小さな

スポイラーをつけることで一応解決した。

次はトランスミッション・トラブルの連発である。まず第1戦のニュルブルクリンク1000kmでのギアボックス故障のリタイア、続いてル・マン、レイムスでのトラブルだ。コロッティ・タイプ37ノンシンクロ4連ギアボックスはフェアレーンV8の強大なトルクに耐えられないとの結論がでた。応急処置として弱点であるリング・アンド・ピニオン・ギアがフォード自身により作り直された。更にレイムス・レースではブレーキに問題がでてきた。前後共に11.5" 径のガーリング・ディスク・ブレーキを採用しているが、このディスクがレース中文字通り白熱しているのが見られた。完全であったはずのヴェンティレーションが働いていなかったのである。

64年最後のレース、ナソウではチーム・メカニックの不慣れな整備のため2台のチーム・カーがフロント・サスペンション折損で脱落するという結果に終わった。

ル・マンではリッチー・ギンサーがミュルザンス・ストレートで 330km/hを越し、フィル・ヒルは1周3'49" 2、平均 211.429km/h の驚異的なレコードをだし、フォードGTの性能の片鱗を見せた。しかし1964年はフォードにとり失望すべきシーズンであったことに変わりはない。



フォードGTは1964年のニューヨーク・ショーで正式に発表されたが、これは空輸直前にロンドン空港でイギリスのジャーナラーナリストに紹介された第1号。この車はその後のル・マン・テストで240km/hでコースを外れ大破してしまっ。フロントエンドはスムーズなラインで構成されているが、これが実践を経るにしたがい奇怪な様相に変わってきた。
(FORD PHOTO)

キャロル・シェルビーのフォードGT。ノーズのエアインテークは複雑そのものだ。ホイールはハリブランド製マグネシウム。



シェルビー・GTのフロントエンド。両端のインテークはブレーキ冷却用。中央はオイルクーラー。カウリング上のエアダクトも大きい。



●シェルビー・アメリカン

1965年シーズン直前にフォードGTプロジェクトに再編成があった。フォードGTの基本的なスペシフィケーションを完成したエリック・ブロードレイはフォードとの契約を離れ、自らのローラに戻ってその後のインディーカー、70スポーツレーサーの製作に専念した。ロイ・ランはフォードがデアボーンに新設した子会社KAR KRAFTのチーフ・デザイナーとしてGTをはじめとしたレーシング・プロジェクトのデヴェロップメントにあたることになった。ジョン・ウイアーはイギリス、スラウのアドヴァンスド・ヴィークルズでホモロゲーション必要数を目指した生産の監督をする。そしてフォードGTのレーシング活動はロスアンジェルスキャロル・シェルビーのチームに委ねられたのである。

シェルビーがフォードのオフィシャル・フロントとして選ばれたのは、次のような理由があげられる。まず64年にはじめてチームをヨーロッパに送ったにもかかわらず、フェラーリによく迫る好成績を示したこと。もちろんファースト・シーズンにありがちな不慣れさもあったが、これはコブラ・チーム・メンバーの熱意が十分補うと考えられた。

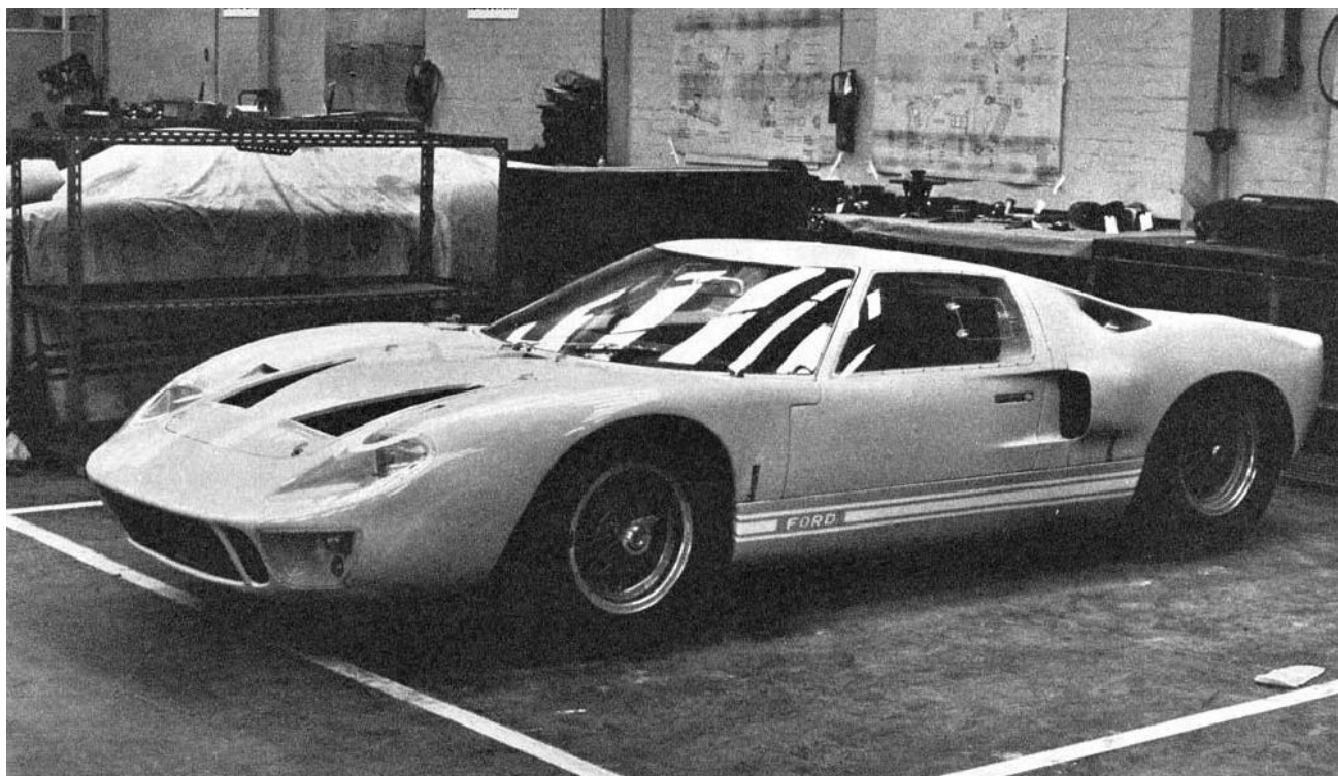
第2にシェルビーの所在地カリフォルニアが1年中好天候に恵まれ、しかもリヴァーサイドという絶好のテスト・トラックをもち、デヴェロップメントにうってつけと思われたことである。

シェルビーのフォードGTモディフィケーションはチーフ・エンジニア、フィル・レミングトン、アドヴァイザー兼ドライバー、ケン・マイルズなどの手で直ちに開始された。レミングトンはかつてランス・レヴェントローのスカラブの設計者であり、スカラブ・スポーツカーの成功は彼の才能に負うところが多い。

リヴァーサイドのテストの結果、2つの大きな欠点が発見された。まず1シーズンのレース後、フォードGTのサスペンション・セッティングはオリジナルの仕様からまったく狂っていた。この結果ロードホールディングが悪くなっていたが、これはセッティングをブループリント通りに戻すことでかなりの向上を見せた。

他の大きな欠陥はボディ内のダクティングである。

70回以上の風洞実験も車の外形を決定したのみで、車内にビルドアップする気圧を効果的に外に導きだすところまでおよばなかったのだ。冷却、ヴェンティレーションのため車の中には大きな量の空気が取入れられるが、エアの排出の方がまったくおろそかにされていた。ハイスピードではエアブレーキの役を果し、75HP以上のエンジ



フォード・アドヴァンスド・ヴィークルズの生産型GT。ホイールはボラニ・ワイア・タイプ。

ンパワーが損失されていた。しかもエンジン、ブレーキも空気の流通がわるいので過熱するという2重のロスなのだ。

このエアロダイナミックスの問題には、同じカリフォルニアにあるフォードの宇宙開発部門のエンジニア達が自発的に解決に協力した。

空気抵抗と冷却でもっとも大きな難関はノーズカウリングであった。この中にはラジエター、スベアホイール、サスペンション、ブレーキ、そしてドライサンプ用の16ℓ入りのオイルタンクがぎっしりつまっていた。巨大なラジエターを冷却するためのエアの吸入排出はこのスペースを通して行わねばならぬ。

フィル・レミングトンはまずエンジンのウェットサンパ化をクーバー・コブラ・スポーツレーサーを実験台として試み、これをフォードGTにとり入れた。これでノーズのエアインテーク、ラジエター、そしてカウリング上のアウトレットへ障害のないエアの流通が得られるようになった。更にアウトレットの穴の前端には小さなスポイラーが加えられ、これもエンジンの冷却を大いに助けた。オイルタンクその他のドライサンプのアクセサリーの除去は、重量を30kg近く軽減した。

但し65年のル・マンに出場した2台の427(7ℓ)フォードGTは地上高の関係からドライサンプを採用している。この車のノーズカウリングは289/325(4.7ℓ/5.3

ℓ)GTより300mm長くなり、エアフローと冷却を助けている。

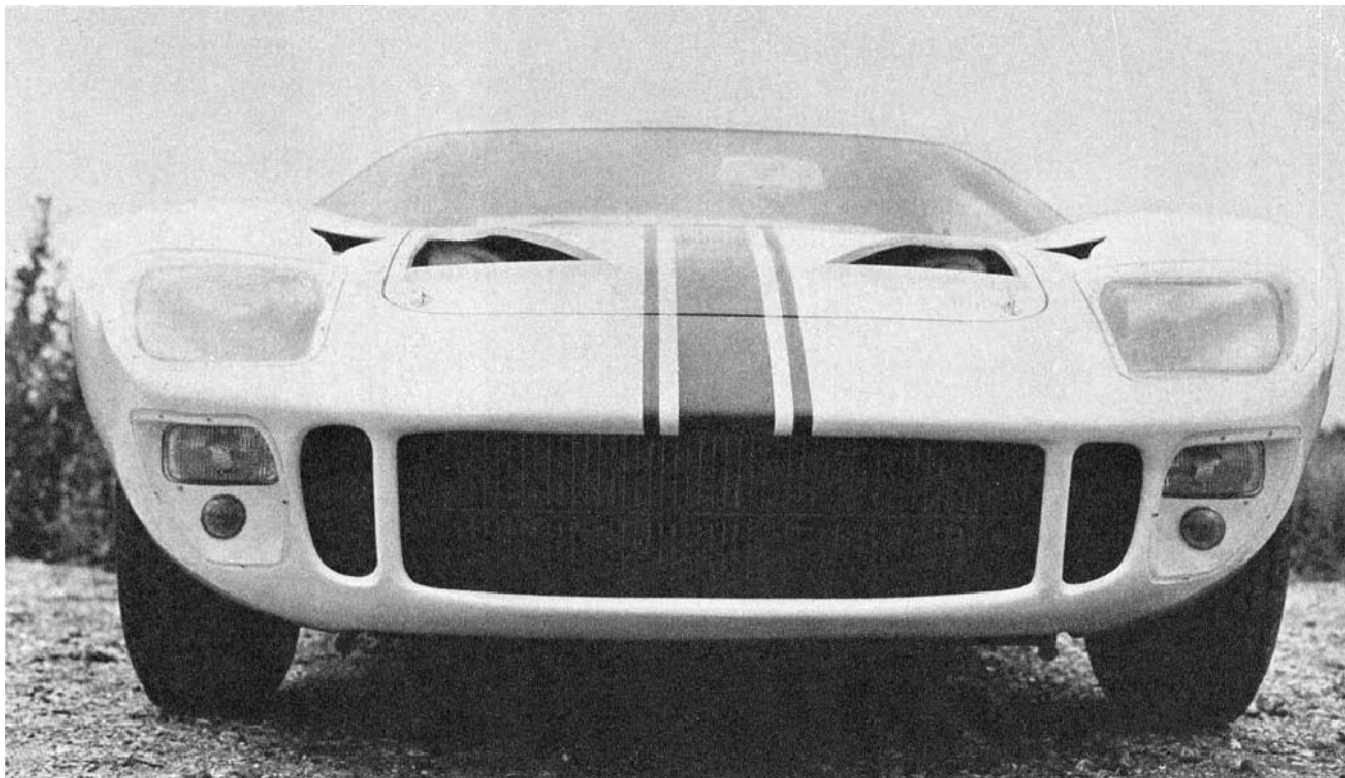
前後のブレーキ冷却には新たにエアダクトをつけ加えた。しかし現在のガーリング製11.5"径ディスクでは限界に達しているので、ケルシー・ヘイズ製のヴェンティレイテッド・ディスクが試みられた。ブレーキ性能は格段に向上したが、長時間テストの後ディスクに亀裂が生じた。従ってガーリング1枚板ディスクがそのまま使用されているが、これはケルシー・ヘイズの新しいディスクが完成次第交換されるだろう。

ギアボックスはコロッティ・タイプ37がドロップされ、代わりにドイツZF製の5スピード・トランスアクスルがスタンダードとして採用された。

シェルビー・アメリカンのフォードGTはオリジナルの白地に青のストライプから、ダークブルーの地に白いストライプのシェルビー・カラーに塗りかえられ、いよいよ65年3月のセブリング・レースから実戦に参加した。

●セブリングからル・マン

フロリダ州セブリング。(アメリカ人はシーブリングと発音する)。3月27日の12時間レースにキャロル・シェルビーはブルース・マクラレン/ケン・マイルズ、フ



生産型GTのフロントエンド。シェルビーGTと比較すると実戦前だけにすっきりしている。オイルクーラーはラジエーター背後にある。(FORD PHOTO)

イル・ヒル／リッチー・ギンサーの運転する2台の4.7ℓ
 フォードGTをもってきた。この他にシェルビーは325
 (5.3ℓ) エンジンをロータス・スポーツレーサー・シャ
 シーにのせダン・ガーニーにドライブさせた。この車
 の目的は本命のシャバラル(オートマティック・トラン
 スミッション、シヴォレーV8のスポーツレーサー)を
 押えることにある。エンツォ・フェラーリはオフィシャ
 ルにはセブリングに参加せずと声明したが、メレス／
 ビアンキ、マグリオリ／バゲッティの275Pは明らか
 にファクトリーの援助を受けている。この他にも2台
 の275P、1台の330P、2台の275LMがグリッドに並
 んだ。

レースは豪雨に見舞われ、フェラーリ群は電気系統とク
 ラッチ・トラブルに悩み、わずかに275LMが3位に入
 った。1位はジム・ホール／ハップ・シャープのシャパ
 ラル、2位がマクラーレン／マイルズのフォードGTで
 ある。プロトタイプ・クラスの優勝でシェルビーのGT
 はまざまざよいスタートをきった。

第2戦もアメリカのデイトナ・コンティネンタルだ。
 このレースにエンツォはNo.1ドライバー、ワールドチ
 ャンピオン、ジョン・サーティースに最新型の4ℓDO
 HC330P2を与え、フォード遊撃にでた。サーティ
 ースのパートナーはペドロ・ロドリゲスである。

フェラーリを代表するノースアメリカン・レーシング・
 ティームはこの他に2台の330Pを出場させた。

フォード陣はもっている総力をデイトナ2000kmに注ぎこ
 んだ。2台のフォードGT(マイルス／ロイド・ルビー、
 ギンサー／ボンデュラント)、4台のコブラ・デイト
 ナ・クーペ、ガーニーのロータス19Jフォードである。
 グリッド・ポジションはサーティースの330P2、ギン
 サー／ボンデュラントのGT、マイルス／ルビーのGTであ
 る。レース前半はシェルビーの作戦通り「オトリ」のガ
 ーニーがリード、サーティース／ロドリゲスがこれを追
 った。ガーニーは108ラップでピストン破損でリタイア、
 いよいよフェラーリ対フォードGTの戦いが始まった。
 しかしセブリングの雨と同様自然はフェラーリに味方せ
 ず、酷暑のためタイヤ・トラブルが続発した。トレッド
 の厚いダンロップが高速高温に耐えられず、ブローアウト
 を起こしたのだ。

レース結果はマイルス／ルビーのフォードGT、コブラ、
 他のフォードGT、コブラ、コブラとシェルビー陣営の
 1-2-3-4-5位独占となった。

舞台はヨーロッパに移る。5月9日のタルガ・フロリオ
 にはシェルビーは不出場。代りにイギリスのアドヴァン
 スド・ヴィークルズのジョン・ウイアー指揮のフォード
 GTスパイダーが1台出場した。フェラーリは3.3ℓの
 275P2を3台出した。



アドヴァンスド・ヴィークルズの試作した2台のスパイダーの1台。No.1は65年のタルガ、リンク、ル・マンに出場した。この第2号はシェルビーのテスト車。

ウィットモア／ボンデュラントのフォードGTはラップ9（全10ラップ）に路外にとび出しリタイア。フェラーリは3台中2台まで脱落したが、残ったヴァッカレラ／バンディーニの275P2が優勝した。

次の5月23日のニュルブルクリンク1000kmではフォードとフェラーリが正面からぶつかった。

フォードGTはシェルビーの4.7ℓ、5.3ℓの2台、それにジョン・ウイアーのスパイダー。ウイアーの車にはZF5スピード・ギアボックスがついていた。

フェラーリは330P2、275P2、275GTBである。

この他にプライヴェート・チームの330P2が1台参加した。

レースは330P2のサーティース／スカルフィオッティの独走に終わった。2位がパークス／ギュイシェの275P2である。フォードGTは4人のドライバーが交互に運転したシェルビー・カーが辛うじて8位でフィニッシュした。

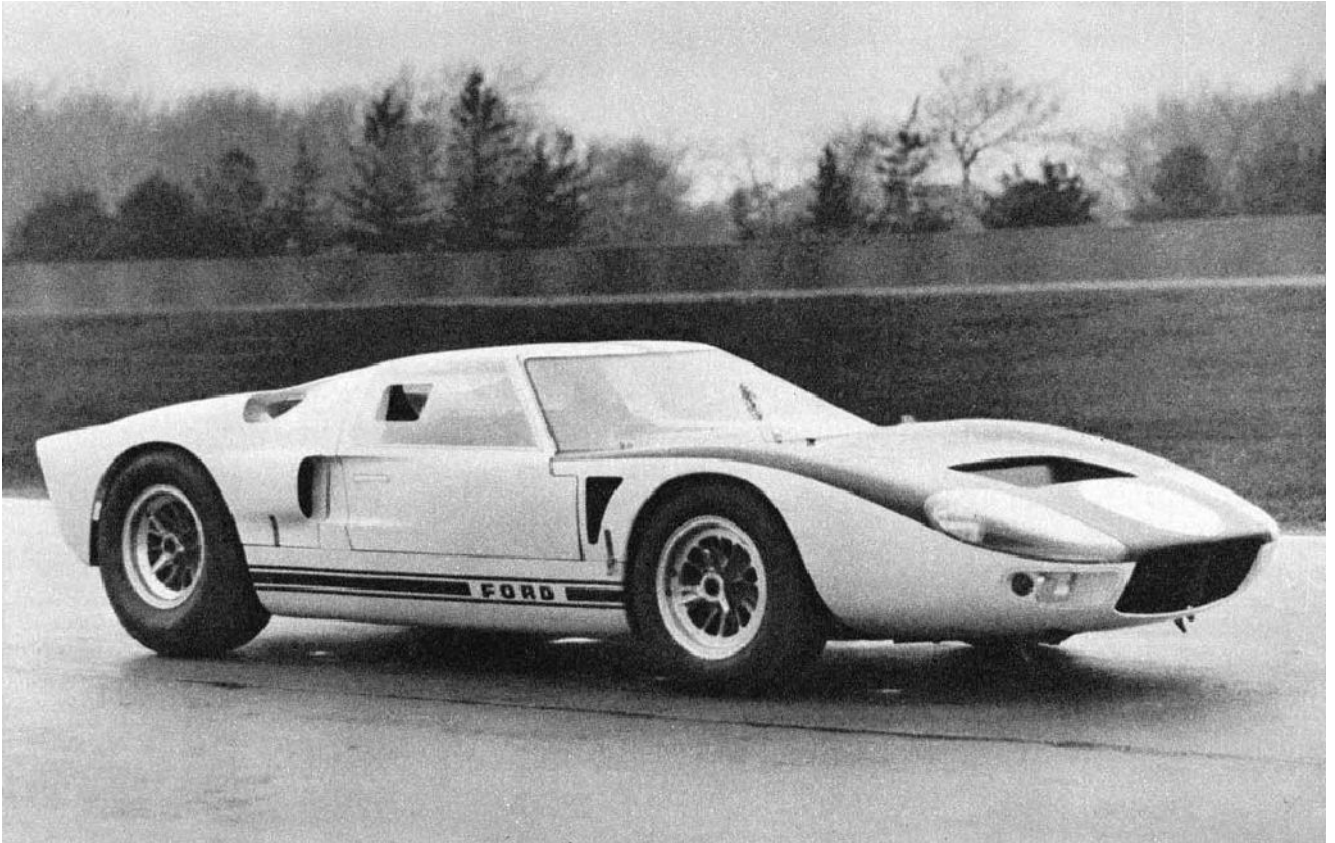
6月のル・マン24時間耐久レースにシェルビーはフェラーリ打破の新兵器427（7ℓ）フォードGT2台を登場させた。エンジンはフォード427をベースにした7ℓで475HPをだす。ギアボックスはロイ・ランのKARRRAFTの製作した4速ユニットだ。この他にジョン・ウイアーの4.7ℓ、ロブ・ウォーカー4.7ℓ、スクデアリア・フィリペネッティ4.7ℓ、フォード・フランスの

4.7ℓスパイダーを1台ずつもってきた。

SEFACは2台の330P2と1台の275P2、プライヴェート・チームはNARTが4.4ℓの365P2と275LMの2台、マラネロ・コンセッショネアースが365P2を1台、ピエール・デュメイの275LM、エクキュリー・フランコルシャンの275LMといった顔ぶれである。

結果はフォード、フェラーリの両ワークス・チーム・カーのすべてがリタイア、NARTのプライヴェート・エントリー、マステン・グレゴリーとヨッヘン・リントの275LMが優勝するという番狂わせであった。

ル・マン以後キャロル・シェルビーはワールド・チャンピオンシップの賭かっているGTクラス（コブラ）に専念し、フォードGTはサーキットから姿を一時的に消した。私が65年7月にシェルビー・アメリカンを訪れた時、フォードがGT100台の生産を開始したとのニュースを聞いた。この時のレポート（9月号）の中に紹介したGTの写真は、イギリスのアドヴァンスド・ヴィークルズの試作したスパイダー2台のうちの1台で、生産型ではなかった。そこで10月のワトキンス・グレンのUSグランプリからの帰途大西洋を渡り、イギリス・スラウのアドヴァンスド・ヴィークルズを訪ね、軌道に乗ったGTの生産状況を見ると共に、ワークス・マネジャー、パット・マーフィから市販型GTのファイナル・スペシフィケーションを得てきたのでここに紹介する。



65年ル・マン用に製作された70 GT。ノーズカウルが300mm余りのびている。実戦ではノーズサイドにキール、テールにフィンがつけ加えられた。
(FORD PHOTO)

第1期の目標は100台だが、その中の50%はシェルビーが扱い、残りをアドヴァンスド・ヴィークルズが売ることになる。この2者の車の間には多少の仕様の違いがあるだろう。シェルビーはハリブランド製の鋳造ホイールとグッドイヤー・タイヤを採用しているが、アドヴァンスド・ヴィークルズの車はオリジナルのボラニ製ワイアホイールとダンロップR7をつけている。

もちろんバイヤーの好みに応じ、いずれも選ぶことはできる。

エンジンはコブラ 289 (4.7ℓ) がスタンダード、325 (5.3ℓ) がオプションだ。325はフェアレーンV8の最大の限界だ。427 (7ℓ) は市販はされない。詳細については別表でアドヴァンスド・ヴィークルズとシェルビーの289、フォードの 427 のスペシファイケーションを示し、アッセンブリー・ラインの写真でディテールを解説することにする。

パット・マーフィの話によると1965年末までに66年のレギュレーションによるホモロゲーションの必要数50台を完成する。すでにラインの車にはロンドンのプライベート・エントラント、ホアーレ大佐とフォード・フランスに売約済のラベルが貼られていた。日本のエンスージヤストでフォードGTを駆りフェラーリにチャレンジする人があれば、喜んで予約に応ずるそうだ(もちろんそれだけのポンド紙幣が必要だが)。

アドヴァンスド・ヴィークルズでは、フォードGTを本当のグランツーリスモ化するプロジェクトも進めている。現在の状態では雨もりがするのでウェザープロテクションの改装と内張り、それとストリート用の単板クラッチをつける。日常の使用にはウェバー4コの必要はなく、コブラ・ストリートモデルと同じ仕様のエンジンで十分だろう。

アドヴァンスド・ヴィークルズでは今後レーシングGTのデヴェロップメントは行なわず、デアボーンのKAR KRAFTがそちらに専念するらしい。

フォードのポール・ブルースとロイ・ランの好意により特にKAR KRAFTのショップに入ることを許されたが、ここではすでにまったく新しいGTが製作されていた。フォードとの紳士協約があるので、ニューGTプロトタイプの詳細についてのレポートはできぬが、シャシー、ボディに軽合金が多く使用され、エンジンは7ℓとだけいえる。

最近イギリスのサーキットでブルース・マクラレンがフォードGTXIという車をテストしているが、これがロイ・ラン、つまりフォード直系のカーであるという気がする。1966年シーズンはキャロル・シェルビーのオフィシャル・チーム、マクラレンの実験型GTプロトタイプ、それとプライベート・エントリーのフォードGTがフェラーリに強力なチャレンジを展開するだろう。

フォードGT スペシフィケーション

()内シェルビー仕様

寸法

全長	4064mm	4369mm
全幅	1778mm	1778mm
全高	1029mm	1029mm
ホイールベース	2413mm	2413mm
トレッド 前	1397mm (1372mm)	1422mm
後	1397mm (1372mm)	1422mm
最低地上高	102mm (122mm)	107mm
車両重量	900kg (830kg)	1046kg
前輪荷重	414kg	
後輪荷重	486kg	

セミ・モノコック

シャシー鋼板肉厚	0.61mm	0.61/1.24mm
エンジン形式	O H V V 8 "289"	O H V V 8 "427"
内径×行程	101.6×72.9mm	107.69×96.0mm
総排気量	4.7ℓ	7 ℓ
圧縮比	10 : 1 (11.5 : 1)	
最高出力	380HP/6500rpm (390HP/6900rpm)	475HP

最大トルク

45.6mkg/5500rpm		
オプション 325	O H V V 8 "325"	
内径×行程	101.6×82.4mm	
総排気量	5.3ℓ	
圧縮比	11.5 : 1	
最高出力	425HP	
気化器形式/個数	ウェバー48IDA×4	ホーレイ4V×1
オイルサンプ	ウェットサンプ	ドライサンプ
タンク容量	9.1ℓ	16ℓ
ギアボックス	Z F 5 D S -25	フォード4スピード

レシオ 1st	2.42
2nd	1.47
3rd	1.09
4th	0.96
5th	0.85

最終減速比

4.22 : 1	
オプション	3.33 : 1
クラッチ板径	184.15mm
ブレーキ 前/後	C R 292.1mm C R 292.1mm
(ガーリング)	C R 292.1mm C R 292.1mm
ステアリング	ラック & ピニオン ラック & ピニオン
ギアレシオ	14.1 14.1
ロック~ロック	2.8 2.8

回転直径

11.27m	
ホイール	ボラニ・ワイア・ホイール (ハリブランド・マグネシウム 鋳造ホイール)
	ハリブランド・マグネシウム合金 鋳造ホイール

タイヤ 前	5.50×15 (6.00×15)	6.00×15
後	7.25×15 (9.00×15)	9.00×15
燃料タンク容量	140ℓ	168ℓ



キャロル・シェルビー。
(FORD PHOTO)



フィル・ヒル。64年のル・マンで
マキシマム・スピード331km/h
をだした。(FORD PHOTO)



リッチー・ギンサーもフォードGT
ドライバーの1人だ。65年ル・
マンのファステスト・ラップをだ
した。(FORD PHOTO)

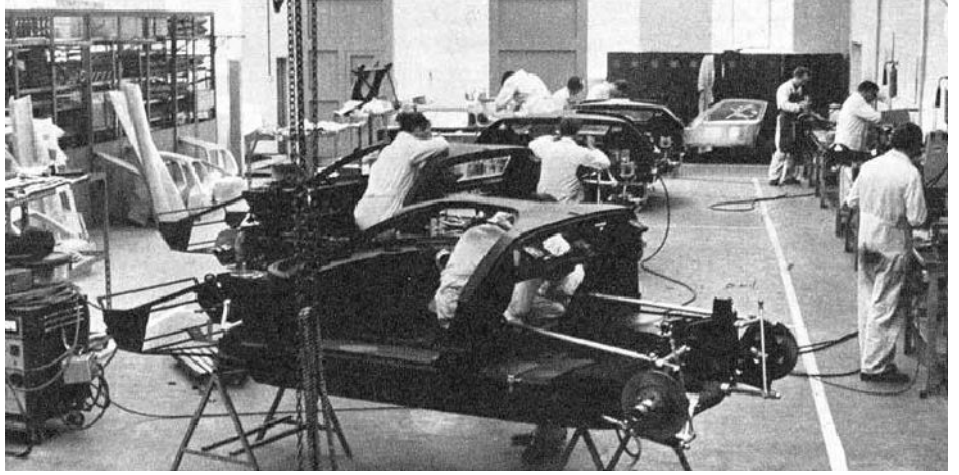


デイトナ・コンティネンタルのウ
イナー、ケン・マイルズ。
(FORD PHOTO)



ブルース・マクラレンはフォ
ードGTプロジェクトの初期からつ
き合ってきた1人。66年シーズ
ンの彼のGT X Iは大いに注目され
る。(FORD PHOTO)

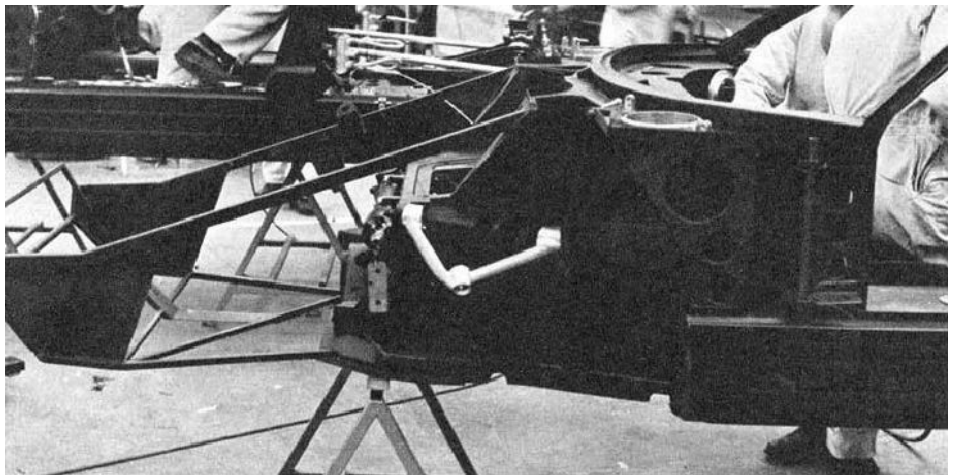
アドヴァンスド・ヴィークルズのアッセンブリー・ライン。この4台はすでにプライベート・チームに売却済。



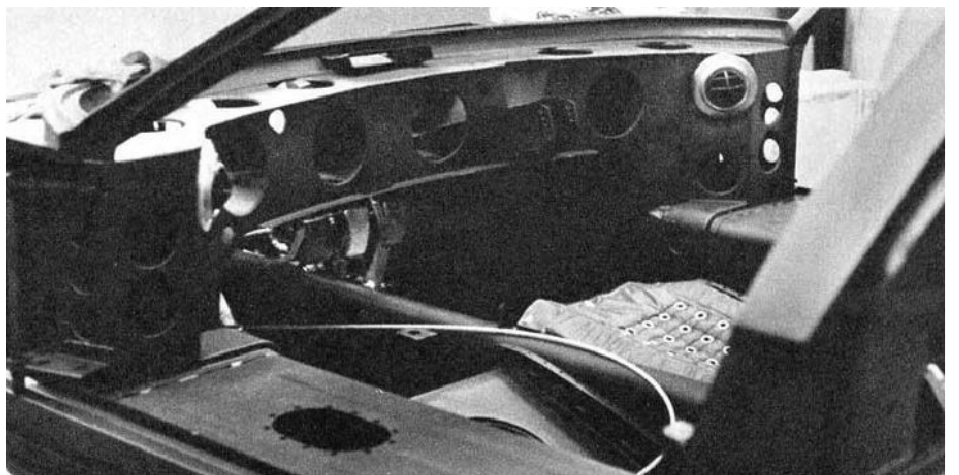
セミモノコック・シャシーのセンター・セクション。
0.61mm鋼板の熔接製で大きな剛性をもつ。コクピット両端の箱形断面チューブがメインメンバー。

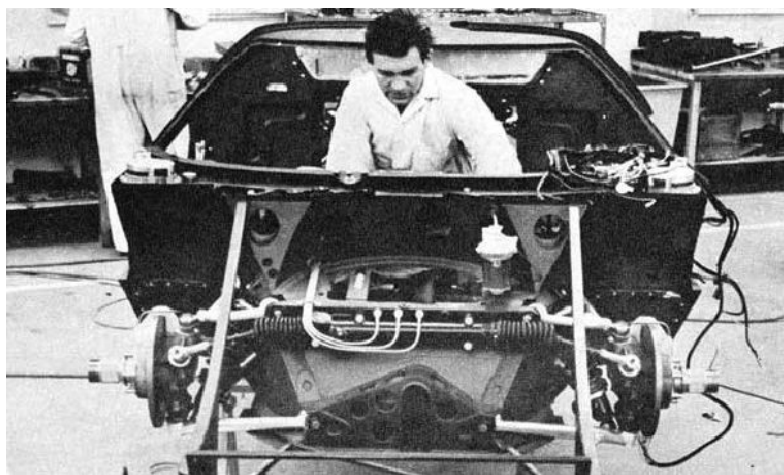


シャシーのフロント部。

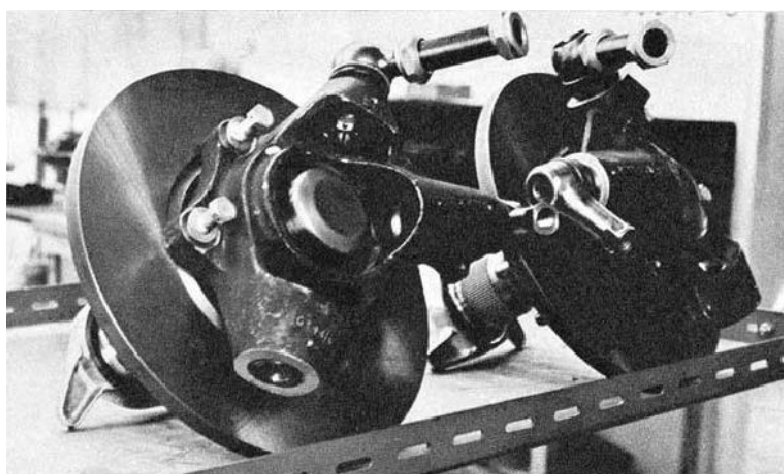
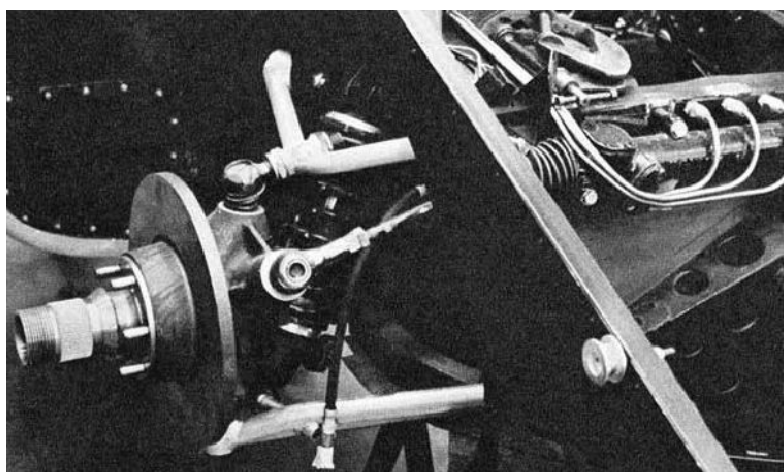


コクピット内側のシャシー。今までに何台かがハイスピード・クラッシュを起こしたが、ドライバーに大きな負傷があったことは1回もない事実がシャシーの強さを物語る。

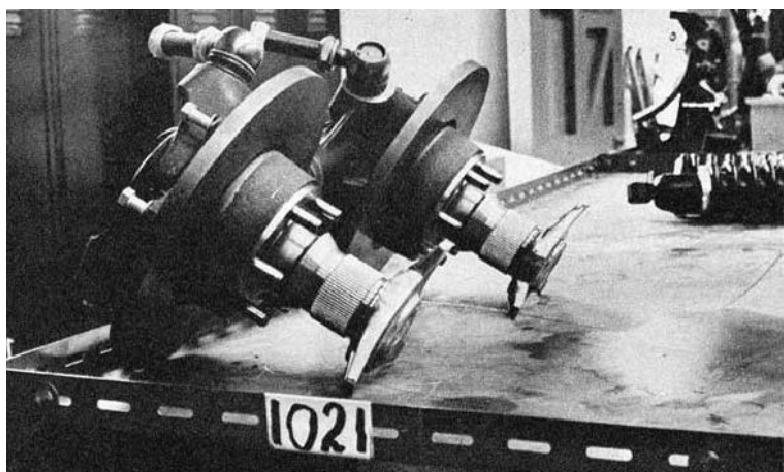


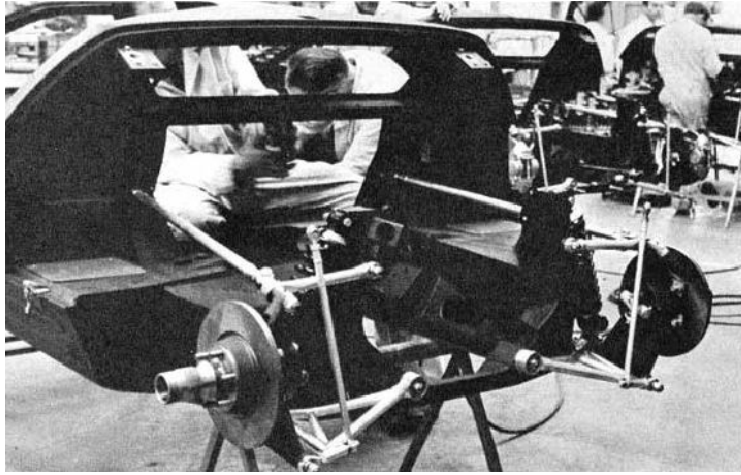


フロント・サスペンション。上下不等長のAアームによるダブル・ウィッシュボーン。ハブキャリアのボールジョイントに注意。

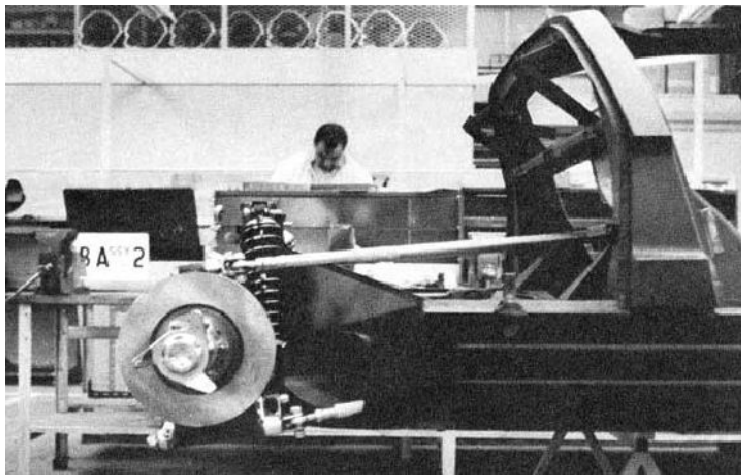
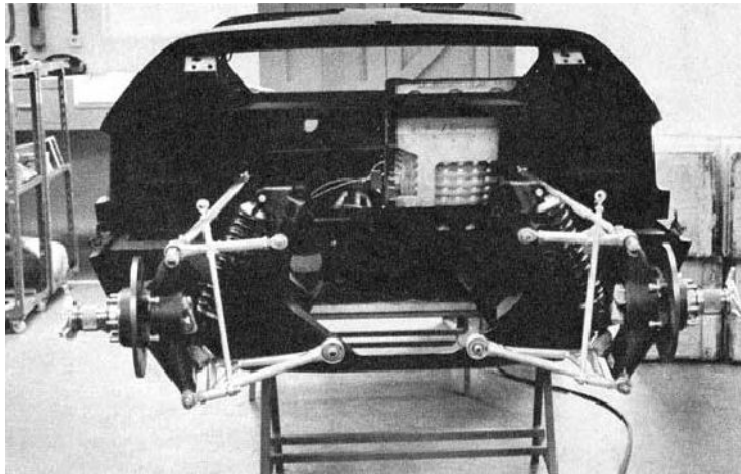


フロントホイール・ハブキャリアとガーリング製ディスク。





リアサスペンション。上下のラジウスアーム、上トランスヴァース・リンク、下逆Aアームの組合わせ。すべてのアームの長さがアジャストできる。写真の状態ではまだアンティ・ロールバーはついていない。



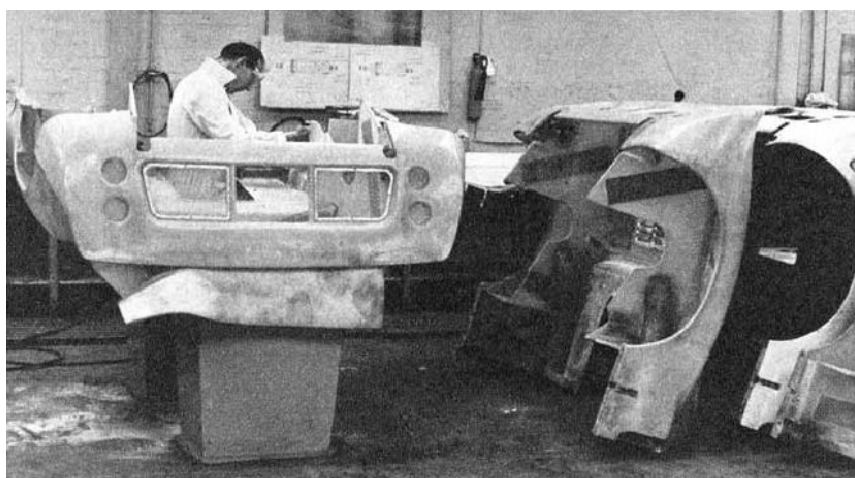
鋼製フレームに直接ウインドシールド・ガラスをプラスチック接着パテで貼りつける。100mphで衝突してもウインドシールドははがれなかったという。



ノーズカウリングの取り付け作業。



ファイバーグラス製のボディパネル、
ドア、ダッシュボード。

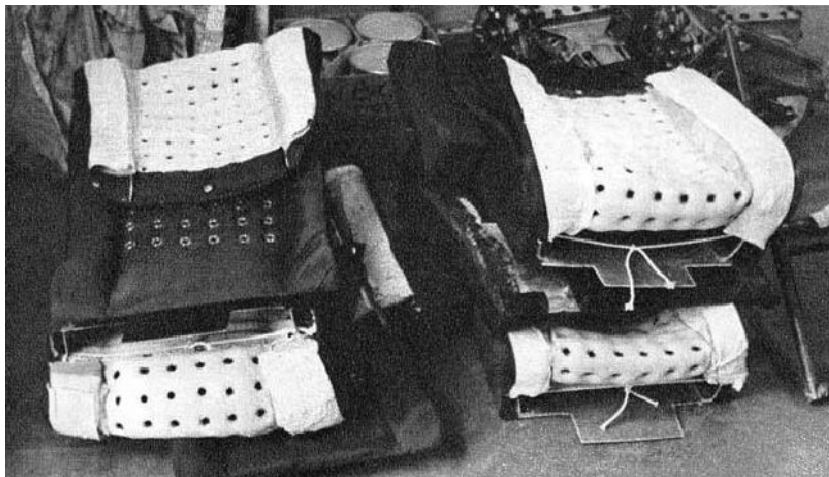


ファイバーグラス仕上げ作業。これ
はテールセクションだ。

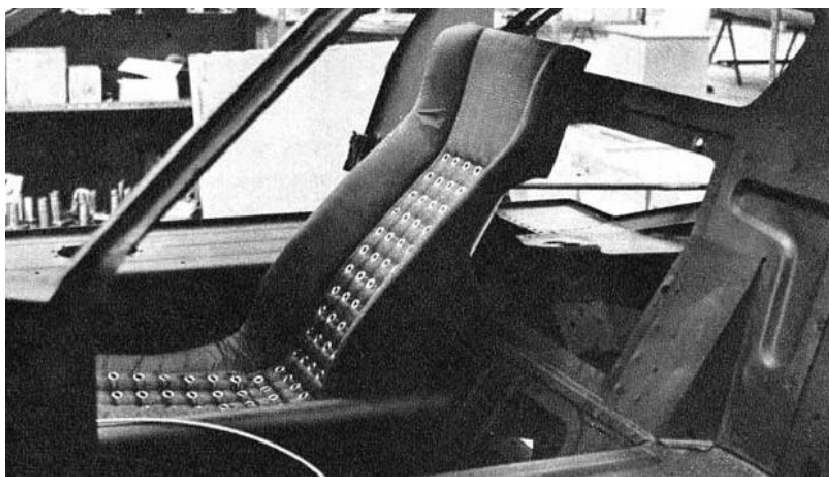


ル・マンでテスト中100mphで路外に
とび出しクラッシュした車のテール。
シャーシは切断し、新たに作り直さ
ねばならなかったが、ファイバーグ
ラス、ボディの損害は驚くほど小さ
かった。

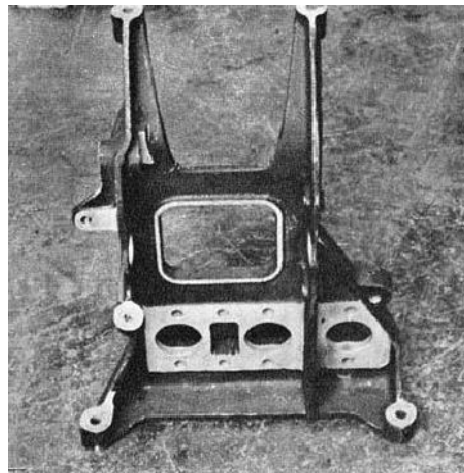
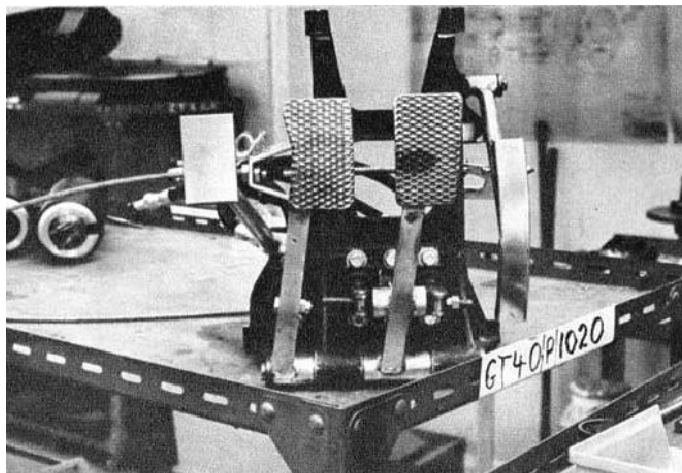
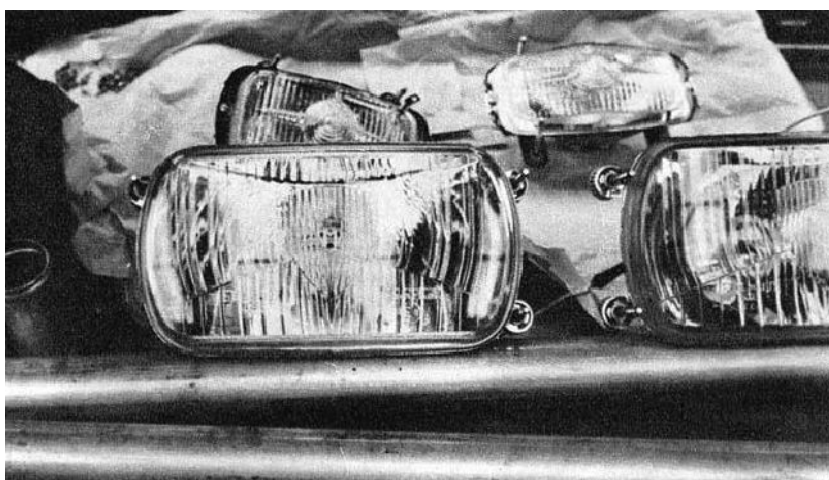
シートは至極簡単な構造だが、居住性は
はずば抜けてよい。

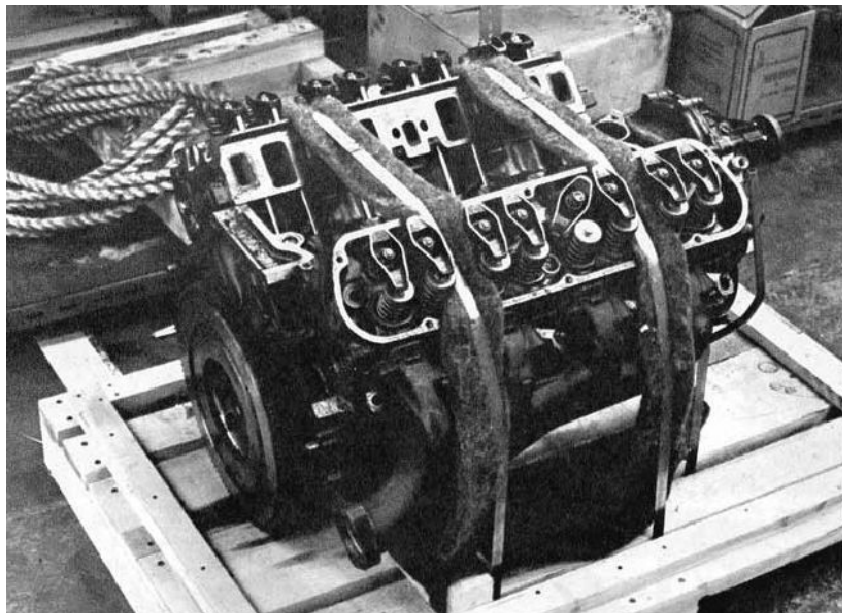


ヘッドライトはフランス・マルシャル
製イオディン・ヴェイパー・タイプで
ある。強力なビームはハイスピード・
ドライビングに不可欠で、マルシャル
がこれにもっともかかったライトだとい
う。

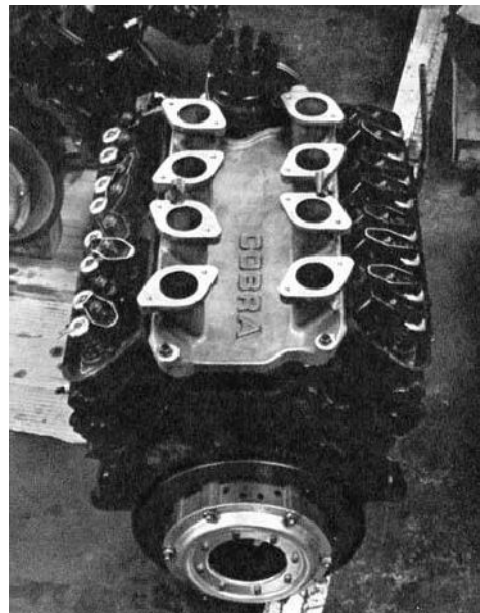


シートがシャシーに固定されているの
でキャリアにつけたペダルを動かし、
ドライバーに合わせる。最左端のフッ
トレストに注意。

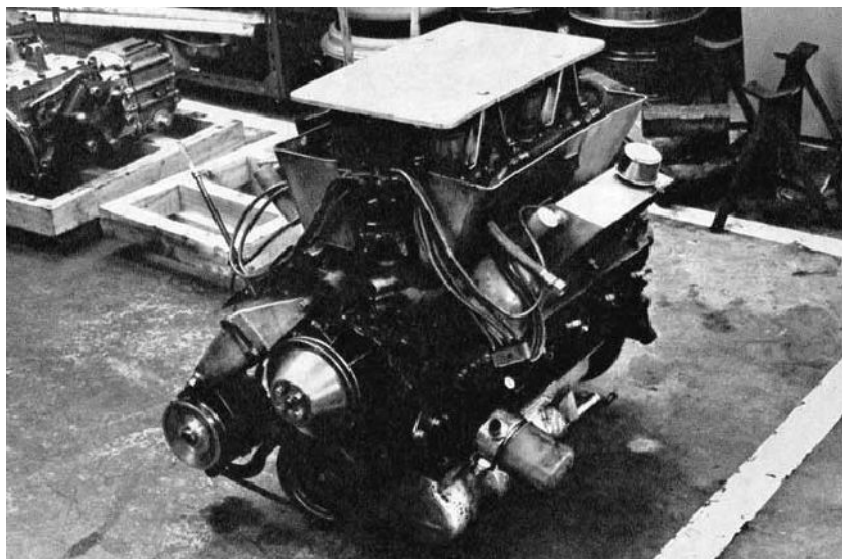




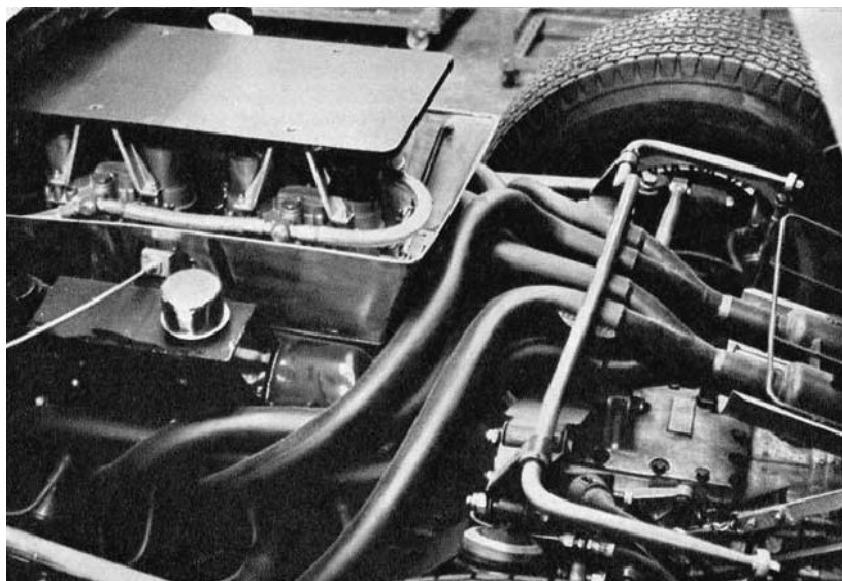
シェルビー・アメリカンから着いたばかりの4.7L フォードV8。ロッカー・アームなど典型的アメリカンV8のデザインだ。まだストックのエグゾースト・マニフォールドがついている。



ツインチョーク・ウェバー4コをのせるコブラ・レーシング・マニフォールド。



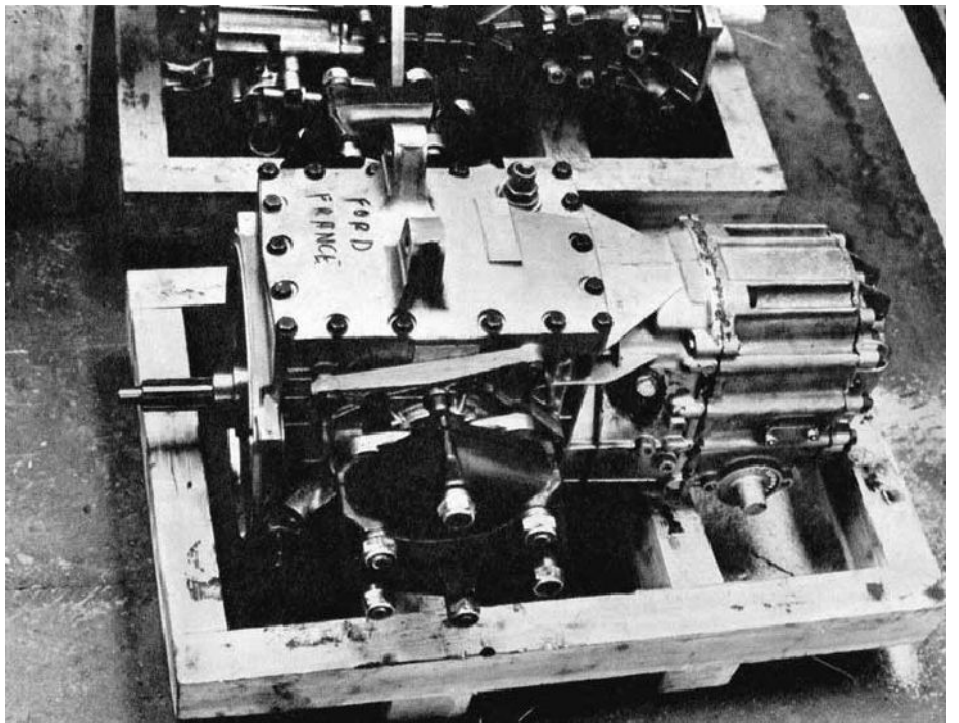
ほぼ完成したエンジン。平たい軽合金製のオイルサンプに注意。



タコの足のようなエグゾースト・システム。パイプ径は38.1mm。リアサスペンションにはアンティ・ロールバーがつけられている。

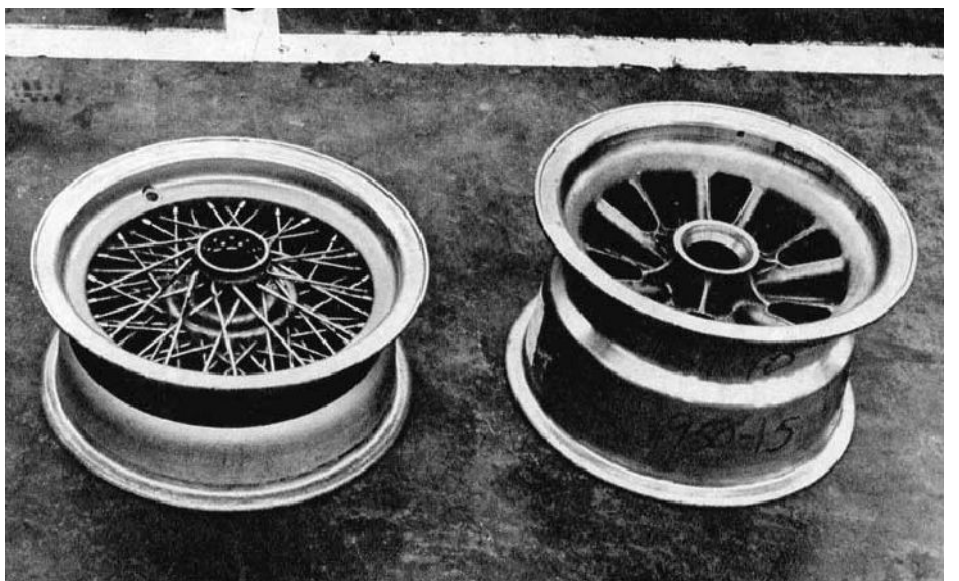


ボーグ・アンド・ベック製3プレート・クラッチ。急激なエンゲージをするのでとてもロードカーとしては使えない。



ZF製5スピード・トランスアクスル。インナー・ジョイントにはメタラスティックを使っているが、シェルビーはこれをメタル・ジョイントにかえている。このボックスはフォード・フランス行きG T用。

左はポリニ製のワイヤ・ホイール。右がシェルビーのハリブランド製マグネシウム・ホイール。マグ・ホイールには9.00×15のタイヤがつく。





フォード・アドヴァンスド・ヴィークルズの
前景。この後の2棟の建物でアッセンブリー
が行われている。

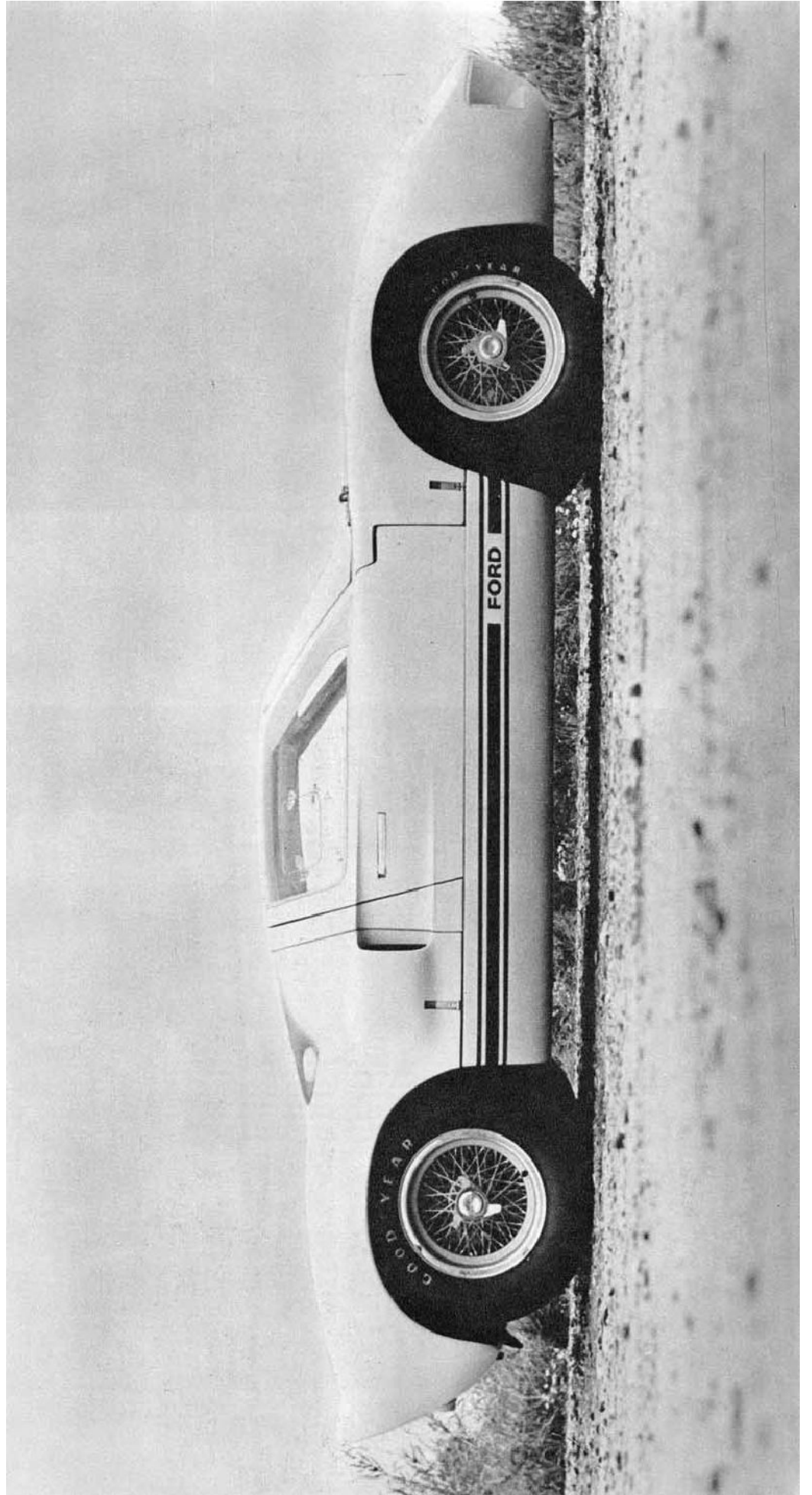


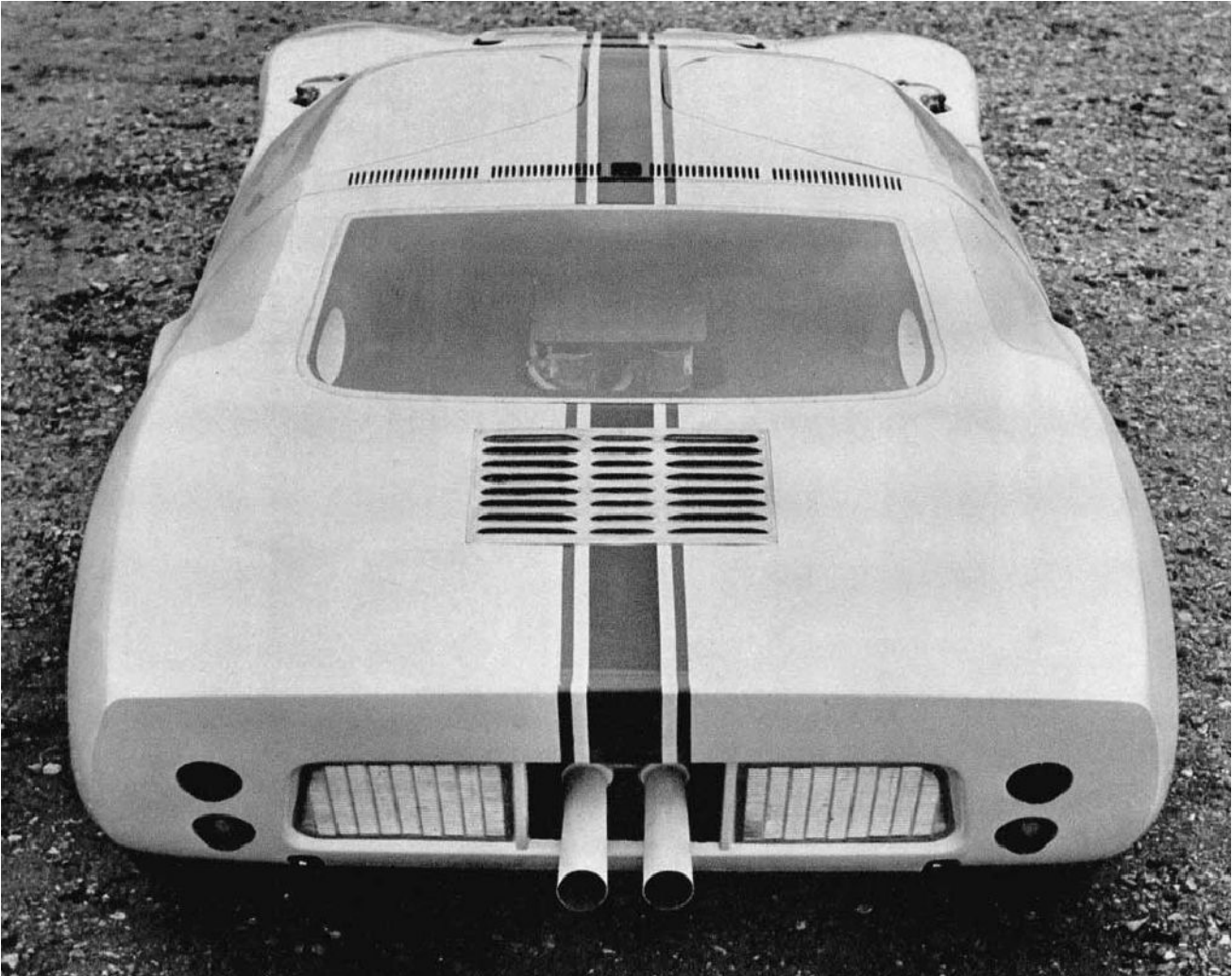
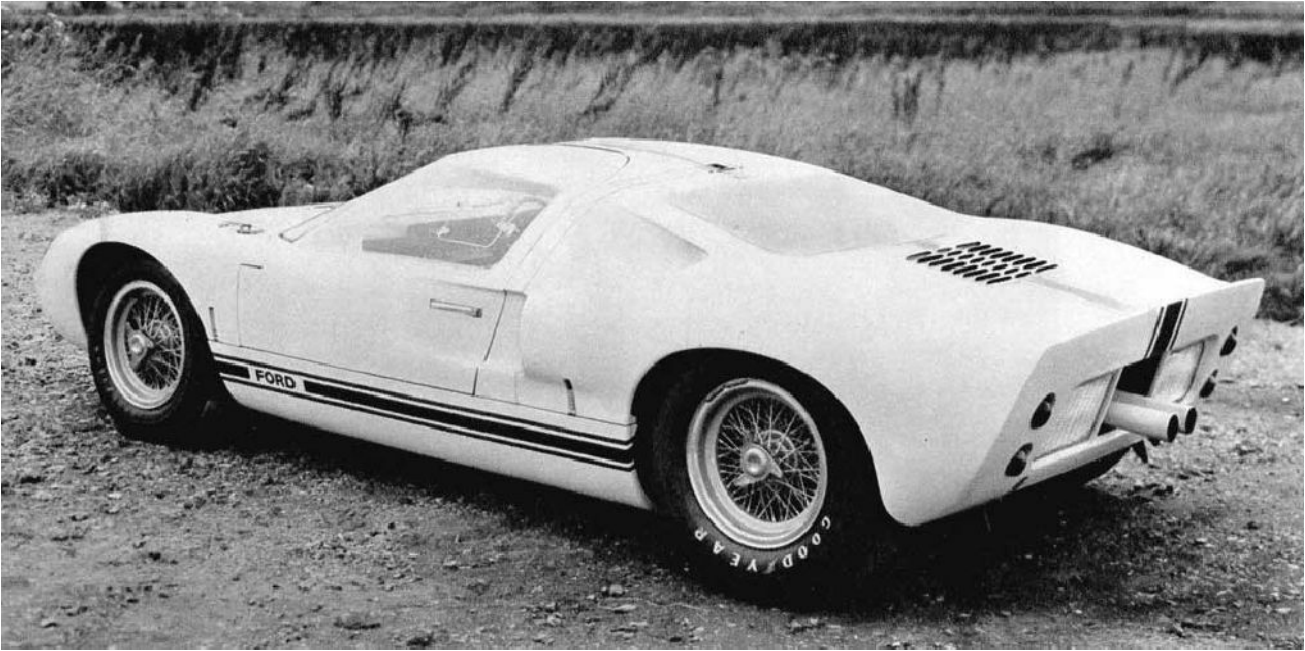
ロイ・ランのKAR KRAFT社。フォー
ドの陰のデヴェロップメント・センターであ
る。



KAR KRAFTで製作されている新しい
フォードGT。柱の陰になっているが、これ
は未発表のプロジェクトなので、これ以上接
近した写真は許されない。

生産型フォードGT。これはアドヴァンスト・ヴァークルズの仕様車。(FORD PHOTO)

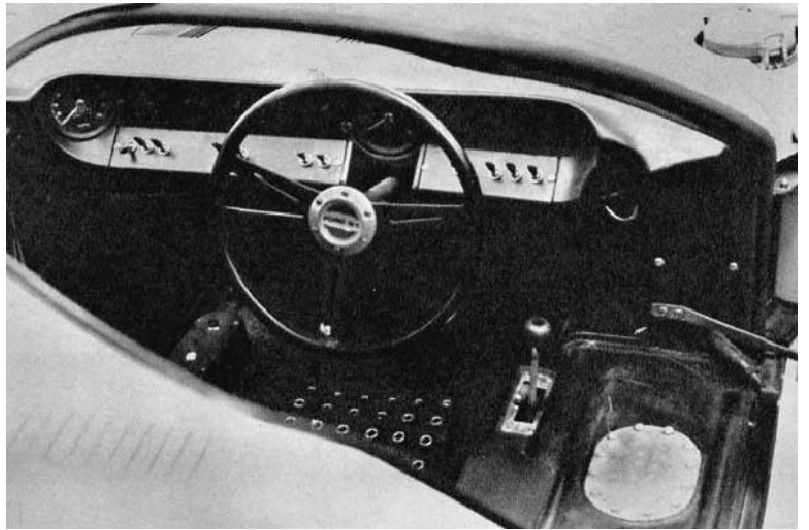






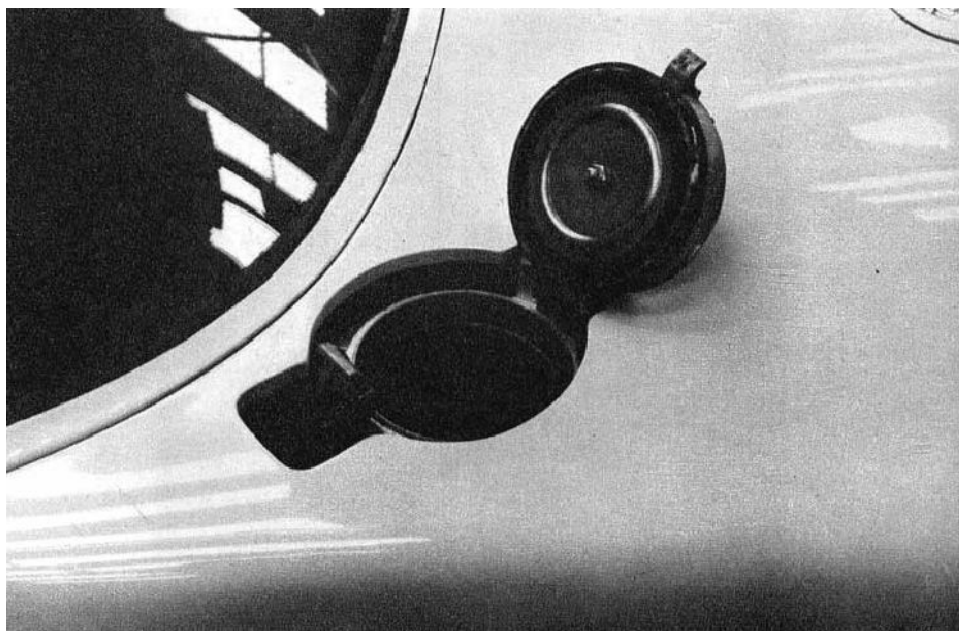
巨大なタイヤをつけるのでボディサイドは大きくふくらんでいる。

生産型のインストルメント・パネル。左端には 200mph 表示のスピードメーターが加えられた。

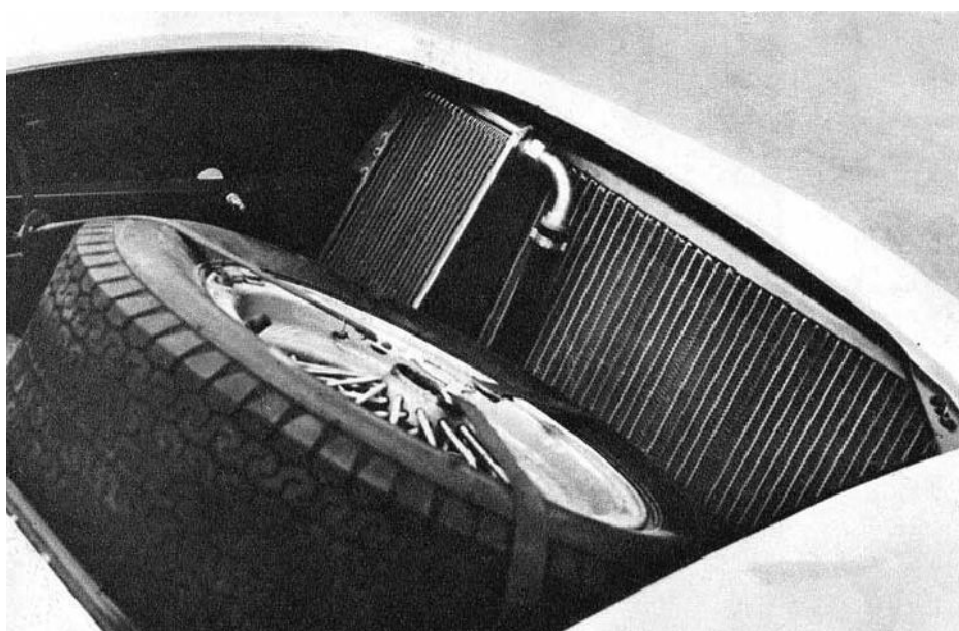


“レギュレーション・ウィンドー” 実際のヴェンティレーションには大して効果はないが、一応開くようになっている。

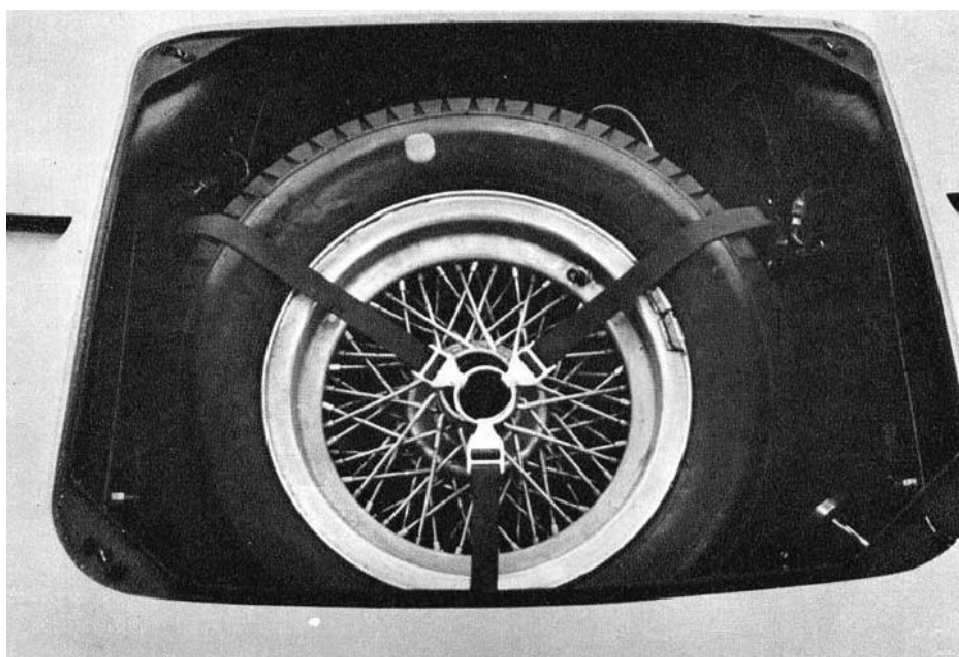




巨大なフィルターキャップは左右のフェンダーについている。



生産型のオイルクーラーはラジエーター背後についている。



これもレギュレーション備品の1つ、スペアホイール。