

# START

NIEUWS + EVENEMENTEN + AGENDA

## Ford wint 24 Uren Le Mans

*Exact 50 jaar na de roemruchte 1-2-3 zege in 1966 deed Ford het weer: Le Mans winnen. Oké, niet zoals destijds met een totaaloverwinning, maar The Blue Oval pakte zoals gepland de eerste plaats bij de GT Pro's. Porsche voegde en passant een 18e Le Mans-zege aan zijn palmares toe...*

Tekst & Fotografie Michiel Mulder

EEN HALVE EEUW geleden pakte Ford zijn eerste overwinning op Le Mans. Onder het toezien oog van Henry Ford II reden zijn GT40's als eerste, tweede en derde over de finish. Het gevolg van een kleine vete tussen Henry Ford II en Enzo Ferrari nadat de overname van Ferrari door Ford begin jaren '60 was mislukt. Ford wilde Ferrari vervolgens verslaan op de meest pijnlijke wijze. Een zekere Eric Broadley uit Engeland hielp een handje door een auto te ontwerpen waarmee dat kon. Hij bouwde zijn indrukwekkende Lola GT om tot Ford GT40 en vanuit de States kwam een enorm motorblok voor de nodige pk's. John Wyer sloot vervolgens aan als teammanager en de rest is geschiedenis.

Vorig jaar kondigde Ford aan terug te keren naar het Circuit de la Sarthe – met een GT. Dat schiep verwachtingen: de nieuwe Ford was een directe uitdaging van Ferrari in het World Endurance Championship (WEC), waarvan Le Mans deel uitmaakt. Zou de Ford/Ferrari-oorlog uit de jaren '60 weer opblazen?

Pikant detail is dat de auto waarmee het Team Ford Chip Ganassi Racing begin dit jaar aantrad in het WEC strikt genomen nog niet mee mocht doen. De Ford GT 'Generation II' gaat namelijk pas eind 2016 in productie en de enige tot nu toe gebouwde auto's waren

het prototype en de vier racers. De overige fabrikanten in de GT-klassen maakten echter geen bezwaar tegen dispensatie en dus kon de nieuwe GT begin dit jaar naar de proloog op Paul Ricard. De eerste raceresultaten tijdens de 6 Uren van Silverstone en Spa waren redelijk, maar de matige rondetijden tijdens de Le Mans Test Day, twee weken voor de 24 Uren, zaaiden twijfel of het wel tot een gevecht tussen Ford en Ferrari zou komen.

En toen werd alles anders... De vier Fords (nummer 68 en 69 van Team Chip Ganassi USA en 66 en 67 van Team Chip Ganassi UK) bleken in de kwalificaties stukken rapper dan op de Test Day, wat pole position opleverde en de verdenking van *sandbagging*: Ford zou in de aanloop naar de 24 Uren bewust minder hard zijn gegaan om de *balance of performance* (een systeem om alle GT's gelijk te krijgen qua prestaties) in Ford's voordeel te laten omslaan.

Ford stelde op zijn beurt dat de rest niet moest zeuren en dat het publiek zou krijgen wat het wilde: een strijd tussen Ford en Ferrari, want in de kwalificaties dwongen de AF Corse Ferrari's Ford al om tot het gaatje te gaan. Aston Martin, Porsche en Corvette bleken geen antwoord te hebben op het Italiaanse en Amerikaanse geweld en werden veroordeeld tot een figurantenrol.

Ford startte op zaterdag vanaf plaats 1, 2, 4 en 5, Ferrari vanaf plaats 3, 6 en 7. Brad Pitt vlagde de auto's op zaterdag om drie uur weg en een daverende strijd begon.

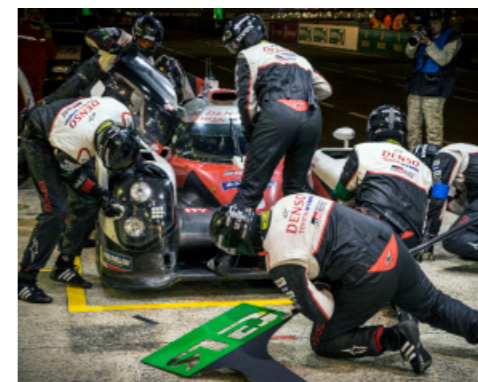
"Dit is een historisch moment voor de Ford Motor Company", meldde CEO Bill Ford 24 uur later. "De trots die ik voelde nadat de eerste Ford GT over de finish ging, is enorm. We koesteren onze geschiedenis, maar vandaag hebben we opnieuw historie geschreven!"

Ford nummer 68 deed wat verlangd werd: winnen! Joey Hand, Dirk Muller en Sebastian Bourdais reden een nagenoeg foutloze race met een minimum aan pitstops en een maximum aan snelheid: "Een 24-uurs sprintrace..." En die sprintrace was spannend tot aan de meet, al viel het eerste uur in het water. Letterlijk, want er werd gestart achter de *safety car* omdat de regen met bakken uit de hemel kwam. Dit had tot gevolg dat de fabrieks-Porsches 911RSR de leiding pakten door handig gebruik te maken van de situatie: ze maakten in een uur tijd acht posities goed! De Ferrari's misten de boot en speelden tweede viool totdat de Amerikaanse *privateer* Risi Competizione zich vanaf het derde uur ging bemoeien met de kop van het veld. De AF Corse fabrieks-Ferrari's konden het tempo niet bijbenen door allerlei kleine problemen. Maar ook Ford 67 stond de eerste



uren vaker in de pits dan gehoopt, wat de strijd toespitste op Ferrari 82 en de Fords 68 en 69.

In het tiende uur van de race wist Risi de kop over te nemen van Ford, om die vervolgens 10 uur lang niet meer af te staan, op wat stuivertje wisselen bij het krieken van de dag na. De AF Corse Ferrari's waren toen al lang en breed uitgevallen: een onoplosbare olie lekkage en een klapband op hoge snelheid maakten 's nachts een einde aan de podiumaspiraties. De Ford-cavalerie denderde daarentegen zonder noemenswaardige problemen door. Vier uur voor de finish wist Joey Hand eindelijk de eerste plaats definitief over te nemen tijdens een pitstop van Risi. Het verschil tussen de nummers 1 en 2 op dat moment? Zeven seconden... en dat al urenlang! Risi gaf zich niet zomaar gewonnen, maar een spin in ronde 272 had schade aan de banden tot gevolg. De ongeplande pitstop voor nieuw rubber zette de Ferrari op twee minuten achterstand en het team voelde plots de hete adem van de achtervolgende Ford 69 in de nek. De reguliere pitstop van Ford 68 verkleinde het gat weer tot 36 seconden, waarna de laatste drie stints tot aan de finish een strategisch spel werden. Aan de eindstreep was het verschil tussen Ford 68 en de Risi Ferrari niettemin 1 minuut te veel – in het nadeel van de Ferrari.



Porsche en Toyota voerden een verbeten strijd om de totaaloverwinning. Toyota leek te winnen, had tragische pech in de laatste ronde, en verloor (weer).

