



Ferrari 330 P4



1

САМЫЙ КРАСИВЫЙ ГОНОЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В ИСТОРИИ



Ferrari 330 P4



САМЫЙ КРАСИВЫЙ ГОНОЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В ИСТОРИИ



«Суперкары Gran Turismo» №1/101

Россия

Свидетельство о регистрации средства массовой информации Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций Российской Федерации ПИ № ФС77-72356 от 14.02.2018.

Учредитель и издатель:

ООО «КР Медиа»
www.idkrmedia.ru,
адрес почты для обращений –
info@idkrmedia.ru

Выпуск и распространение:

ООО «Партворк Медиа»,
почтовый адрес Россия, 109004,
Москва, ул. Никольямская д.52, стр 2.

Рекомендуемая цена – 1000 руб.

Отпечатано в типографии

ООО «Онлайнкопи».

Тираж: 600 экз.

Дата выхода в свет: 10.09.2025

Выходит еженедельно.

Журнал издается по лицензии
Centauria Editore S.r.l

Оригинальное издание «Ferrari 330 P4»
©2023 Centauria Editore.

Издание на русском языке
©2025 ООО «КР Медиа»

Все права защищены

Детали для сборки изготовлены в Китае.
Производитель: Premium & Collectibles Trading Co.Ltd.

Внимание! Ввиду наличия мелких деталей не предназначено для детей младше 3 лет.
Острые края!

Детали для сборки модели Ferrari 330 P4 являются неотъемлемой частью журнала.
Не продавать отдельно!

12+

Произведено по лицензии Ferrari S.p.A.
Логотип FERRARI, эмблема с ГАРЦУЮЩИМ ЖЕРЕБЦОМ, все связанные с ними логотипы и товары являются собственностью Ferrari S.p.A.
Дизайн автомобилей Ferrari защищен законом об авторских правах как собственность компании Ferrari S.p.A.

Produced under license of Ferrari Spa. FERRARI, the PRANCING HORSE device, all associated logos and distinctive designs are property of Ferrari Spa. The body designs of the Ferrari cars are protected as Ferrari Spa property under design, trademark and trade dress regulations.



Газеты всего мира растиражировали грандиозную новость: три автомобиля из итальянского Маранелло первыми пересекают финишную черту гонки «24 часа Дайтоны» — и это в США, на родине Ford, таким образом отомстив за, понесенное годом ранее, поражение в Ле-Мане. Для заводских Ford GT40 MK II, страдающих от постоянных механических проблем, это был настоящий разгром.

Дайтона 1967

ТРИУМФ FERRARI

Результаты гонки смотрите на странице 9



"Ferrari: Primo, Secondo, Terzo": («Феррари: Первый, Второй, Третий» с итал.) — с таким заголовком на итальянском языке 6 февраля 1967 года вышла утренняя ежедневная газета *Daytona Beach Morning Journal*, в Дайтоне-Бич, штат Флорида, где проходит самая известная 24-часовая автогонка Америки, и на первой полосе — победа Маранелло и поражение Форда. Худший кошмар Генри Форда II материализовался. Тот самый, который он хотел избежать, пытаясь купить Ferrari несколькими годами ранее, но, к счастью, не преуспел. Еще хуже заголовка — фотография парадного финиша Ferrari 330 P4 и 412 P на всю страницу. Именно Форд, внук изобретателя первого серийного автомобиля, хотел наслаждаться бесплатной рекламой в понедельник благодаря победе в воскресенье. Но вместо этого, новости снова оказались в пользу тогда еще скромного производителя из итальянского городка Маранелло. Да еще какие новости: фотография триумфальной победы трех красных машин при

пересечении финишной линии и надписью *Daytona* на заднем плане. Это было очень символично! Три автомобиля в профилированном повороте, словно самолеты в строю, совершающие синхронный заход. «Мы сильнее, даже без всех денег Ford!» — звучит четко и ясно.

Полное превосходство

В 1967 году финишный парад во время «24 часов Дайтоны» стал вишенкой на торте доминирования Маранелло: Ferrari 330 P4 с номером 23 под управлением Криса Эймона и Лоренцо Бандини выигрывает гонку, опередив P4 Berlinetta под номером 24 Майка Паркса и Лудовико Скарфьотти, третьим пришел 412 P, номер 26, Педро Родригеса и Жана Гише. Это реванш за победу Ford на «24 часах Ле-Мана» годом ранее, который прервал доминирование Ferrari на французском марафоне, продолжавшееся шесть лет подряд.

Идея отплатить Ford той же монетой пришла в голову спортивному директору Ferrari Франко Лини, который ранее был журналистом. Чувство долга никуда не уходило.

Сверху на фото — 330 P4, единственная модель в кузове «спайдер» Лоренцо Бандини (за рулем) и Криса Эймона, которая заняла первое место в гонке «24 часа Дайтоны», состоявшейся 4-5 февраля 1967 года.

Справа на фото — еще один герой Дайтоны: 330 P4 Berlinetta Лудовико Скарфьотти (рядом с машиной) и Майка Паркса.



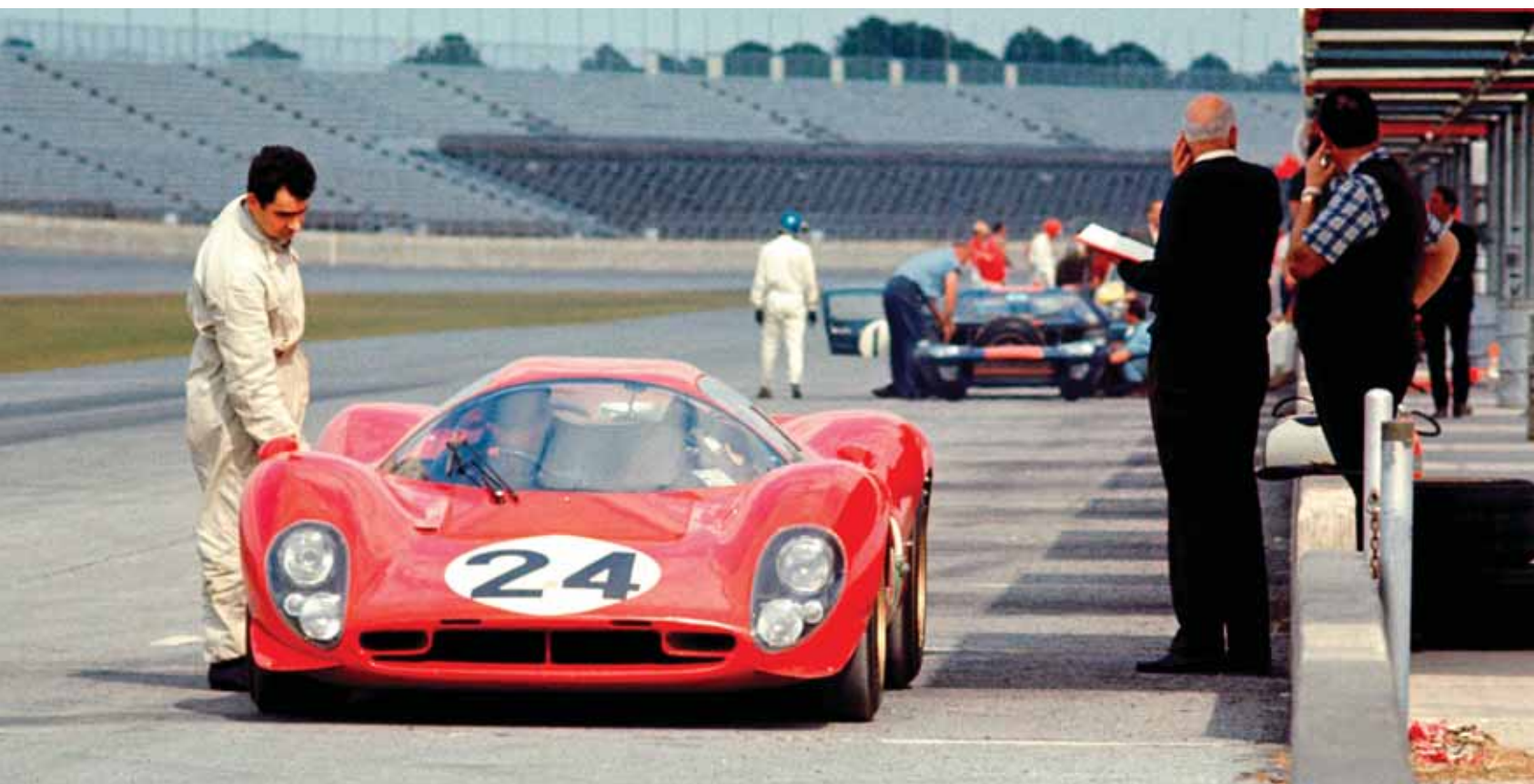
Форды были не просто побеждены, скорее даже уничтожены. Первым из Ford, пришедший к финишу на шестом месте, был полужаводской GT40 под номером 11 Дика Томпсона и Жаки Икса. Седьмым стал заводской МК II под номером 1 Брюса Макларена и Люсьена Бьянки, восьмым — частный экипаж GT40 с номером 20 Уандера и Колдуэлла. Гонка для заводских автомобилей Ford стала тяжелым испытанием из-за перегрева коробки передач, что было фатально и приводило к сходам. До финиша из шести стартовавших GT40 добрался только один МК II — Макларена / Бьянки, отставший на 73 круга от P4 Бандини / Эймона! В то время как три заводских Ferrari, участвовавших в гонке (автомобиль под номером 26, числившийся за NART — North American Racing Team — американского представителя Маранелло, принадлежащего Луиджи Чинетти), все трое финишировали на подиуме. Для Ford, это стало горьким разочарованием. Подумать только, унижительное поражение крупнейшего концерна на своей территории. А для команды из Маранелло это была самая сладкая месть, которую только можно представить! Поскольку, годом ранее, именно также поступили Ford, когда Ferrari потерпела поражение в Ле-Мане в 1966 году.

Та победа была эпохальной, но на ее воплощение ушли годы. С тех пор команда из Маранелло больше никогда не выигрывал французский 24-часовой марафон, в большей степени потому, что начиная с 1974 года она сосредоточилась исключительно на Формуле 1. Однако, в 2023 году состоится грандиозное возвращение.

Тщательные испытания

Чтобы подготовиться к ответу, в конце 1966 года Энцо Феррари был убежден в необходимости длительных испытаний на трассе во Флориде перед гонкой. Сама гонка должна была состояться в первые выходные февраля 1967 года в качестве первого этапа Чемпионата мира среди производителей. Для команды Коммендаторе, участие в тестах было в новинку, до этого они старательно избегали слишком дальних поездок для проведения тестов. Сами гонки, по сути, являлись самым лучшим испытательным полигоном для автомобилей с Гарцующим жеребцом.

Но, на этот раз обойтись без испытаний не удалось. Столь ответственное решение было вынужденным из-за создания нового автомобиля 330 P4 и, прежде всего потому, что в те годы бюджет гоночного департамента Гарцующих жеребцов составлял



Снизу слева на фото — Ferrari 412P Педро Родригеса и Жана Гише, стартовавшая третьей и сохранившая свое место на финише.

Снизу справа на фото — заводской экипаж Ford GT40 MK II Брюса Макларена и Люсьена Бьянки в окружении механиков во время одного из многочисленных пит-стопов.

около 500 миллионов лир, в то время как Ford инвестировал 10 миллионов долларов (около шести миллиардов лир в то время) только на одну гонку «24 часа Ле-Мана»! Ужасающее неравенство ресурсов заставляет Ferrari пересмотреть свою стратегию. Испытания в Дайтоне прошли в декабре 1966 года и принесли обнадеживающие результаты: становится ясно, что Ferrari 330 P4 может легко выдерживать очень быстрый темп и оставаться надежной. Следует отметить, что трасса в Дайтоне сильно отличается от трассы в Ле-Мане: чуть более 6 километров в длину против почти 14. По сути, это овал с добавлением короткого участка внутри самого кольца, состоящего из пяти поворотов, два из которых являются входом в инфилд. Овал имеет наклонный профиль, как и главная прямая, которая на самом деле является поворотом, хотя и очень отдаленно.

Проще говоря, в американском боулдеринге большую часть времени приходится ехать педаль в пол, как и в Ле-Мане, где, однако, есть более сложные и техничные участки.

Кроме того, Ле-Ман — это трасса, состоящая в значительной части из дорог общего пользования. В то время как «подводные камни» американского спидвея сводятся к

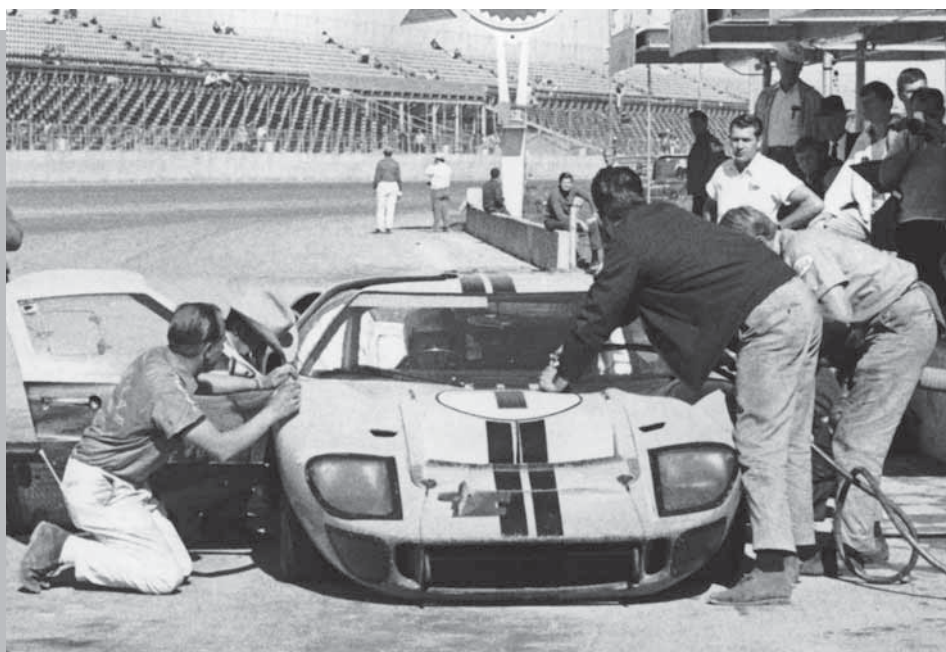
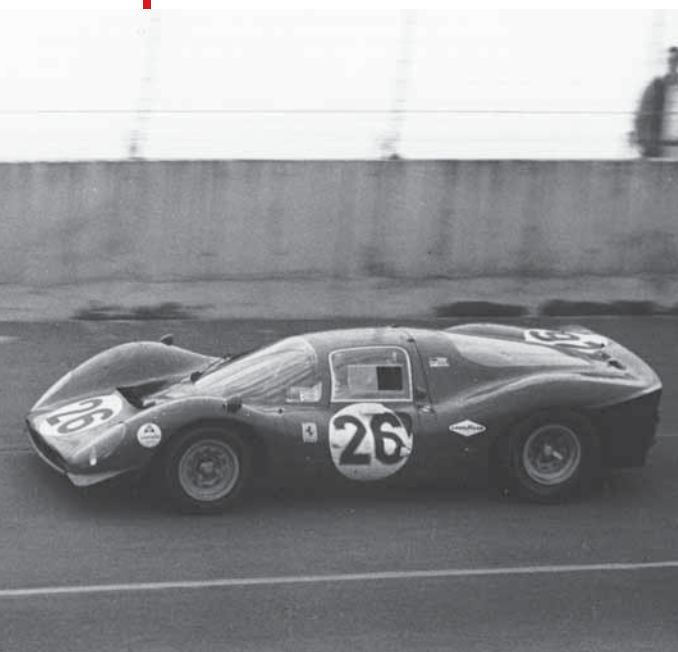
двум ключевым особенностям. Во-первых, большое количество автомобилей в гонке: 59 экипажей вышло на старт в 1967 году, с огромной разницей в мощности и скорости между самыми быстрыми и самыми медленными, что вынуждает постоянно совершать обгоны. Во-вторых, тот факт, что темное время суток преобладает над световым днем. Это превращает гонку в настоящую лотерею, в которой победить может только тот, кто имеет крепкие нервы и мощный, надежный автомобиль. Какими всегда были Ferrari.

Звездно-полосатый эскадрон

Для участия в «24 часах Дайтоны» 1967 года Ford, как и годом ранее в Ле-Мане, собрал большую команду: не менее шести MK II — эволюция GT40 с 7-литровым двигателем V8 и мощностью более 460 лошадиных сил.

Три автомобиля участвовали в гонке под предводительством Кэрролла Шелби и столько же в составе исторической команды Ford — Holman & Moody. Экипажи представляли Брюс Макларен / Люсьен Бьянки, Ронни Бакнем / Фрэнк Гарднер, Энтони Джозеф Фойт / Дэн Герни, Марк Донохью / Питер Ревсон, Марио Андретти / Ричи Гинтер, Денни Халм / Ллойд Руби.

Также были заявлены три полу-заводских



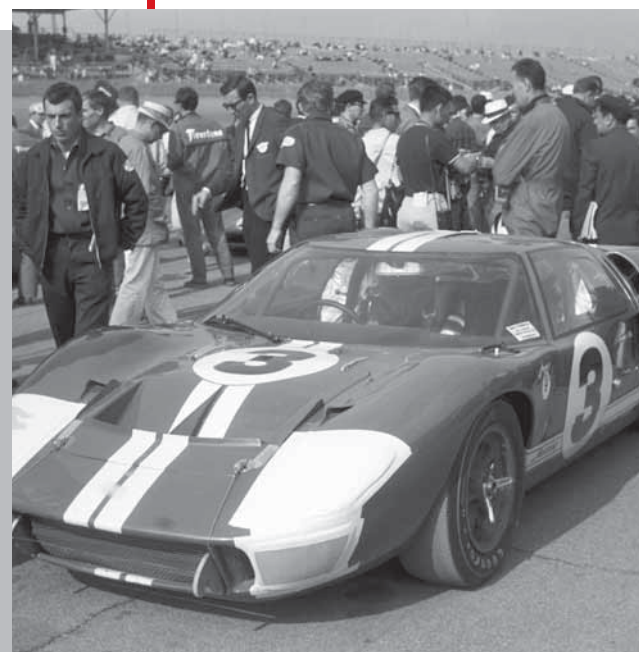
и частных команд GT40: итальянская Brescia Corse, доверенная управлять очень быстрым Умберто Мальоли / Марио Казони, упомянутая выше машина Дика Томпсона / Жаки Икса, представленная очень близкой к Ford командой под названием John Wyer Automotive и, наконец, частный экипаж небольшой команды Wonder во главе с ее владельцем Уильямом Уандером и его напарником Рэймондом Колдуэллом. Изначально все эти гонщики рассматривали участие с командой Чинетти NART и уже были готовы выступать за него, но затем щедрое финансовое предложение Ford заставило всех передумать. Помимо трех машин, которые окажутся на подиуме, на Ferrari выступали и другие частные коллективы, начиная с 365 P2/3 Ричарда Эттвуда / Дэвида Пайпера, которая была заявлена последней, Equipe Francorchamps с Жаном Блэтоном, так же известный как, Beurlys / Вилли Мэрессом за рулем 412 P, затем Dino 206 S от Harrah Modern Classic Motors, дилера из Невады, для Джона Фульпа и Чарли Кольба и еще один Dino 206 S Жо Шлессера / Мастена Грегори / Питера Грегга, 250 Le Mans Питера Кларка / Эдвард Нельсона и 275 GTB Competizione Карлоса Саласа Гутэрреса / Эктора Ребаке.

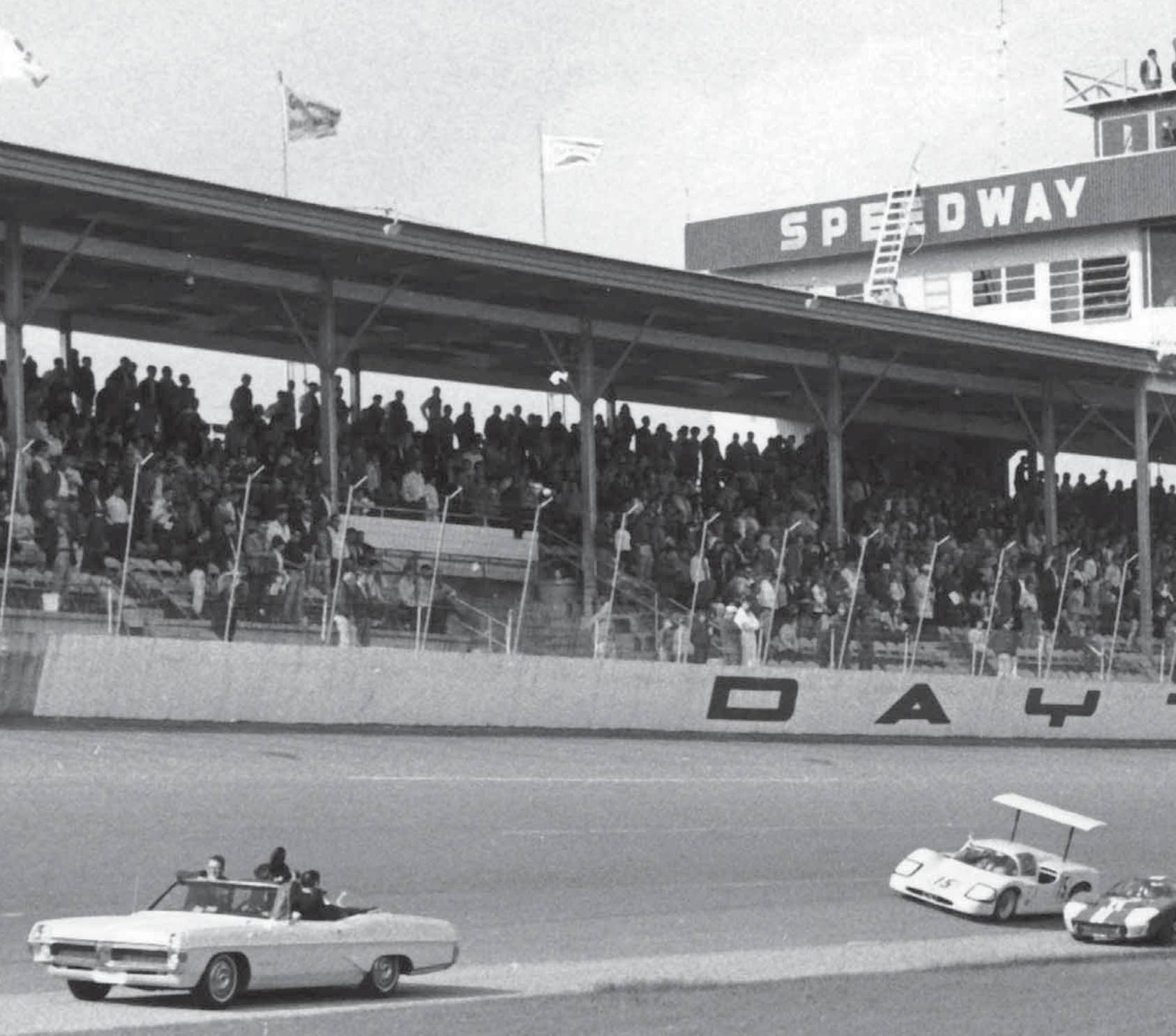
Американский автоспорт также представляли два великолепных Chaparral: 2F с огромным задним крылом и 2D. За европейских производителей вновь были заявлены восемь автомобилей Porsche и три заводских экипажа: один 910 и два 906. Последние три автомобиля штутгартской компании пилотировали Ханс Херрман / Йо Зифферт, Герхард Миттер / Йохен Риндт и Удо Шютц / Рольф Штоммелен / Гейс ван Леннеп соответственно.

По сравнению с 1966 годом на заводских Фордах был установлен дополнительный четырехкамерный карбюратор Holley для увеличения отдачи 6997-кубового V8, мощность которого с этой модификацией достигала 530 л.с. Однако значительное увеличение мощности (около 70 л.с.) негативно сказалось на работе транс-миссии, что проявилось в ходе гонки. В целях безопасности и для придания жесткости шасси, на GT40 устанавливался внутренний каркас безопасности наподобие того, что использовался на автомобилях NASCAR. Это привело к дальнейшему увеличению веса, который и так был слишком большим по сравнению с Ferrari (около 850 против 1100), по крайней мере, на 250 кг.

Снизу слева на фото — Chaparral 2F, отличавшийся огромным задним крылом, доминировал на ранних стадиях гонки, но остановился у одной из стен.

Снизу справа на фото — еще один Ford MK II под управлением Фойта / Герни. Всего в марафоне приняли участие девять GT40, в том числе шесть заводских MK II.





Официальные результаты

Гонка в Дайтоне, состоявшаяся 4 и 5 февраля 1967 года, была первым этапом чемпионата 1967 года, когда в соревнованиях участвовали автомобили разных классов, в том числе прототипы.

Старт был назначен на 15:00 в субботу, 4 февраля, а финиш — ровно через 24 часа, в 15:00 в воскресенье, 5 февраля. Из 72 заявленных автомобилей на старт вышли только 59, а на финиш прибыли только 22.

Результаты первой десятки.



ПОЗИЦИЯ	ПИЛОТЫ	АВТОМОБИЛЬ	ПРОЙДЕННЫЕ КРУГИ
1	Бандини / Эймон	Ferrari 330 P4	666
2	Паркс / Скарфьотти	Ferrari 330 P4	663
3	Родригес / Гише	Ferrari 412 P	637
4	Херрман / Зифферт	Porsche 910	618
5	Шпёрри / Штайнеман	Porsche 906 LH	608
6	Томпсон / Икс	Ford GT40	601
7	Макларен / Бьянки	Ford MK II	593
8	Уандер / Колдуэлл	Ford GT40	573
9	Райан / Бенкер	Porsche 911 S	555
10	Дрольсом / Уильямсон	Porsche 911	542





Прорыв Chaparral

Гонка началась со стартового рывка Chaparral Хилла / Спенса, которые сразу же захватили лидерство и установил рекорд средней скорости на круге: более 179 км/ч. Уже на 24-м круге Ford Бакнема остановился из-за проблем с коробкой передач, которую механики заменили всего за 28 минут.

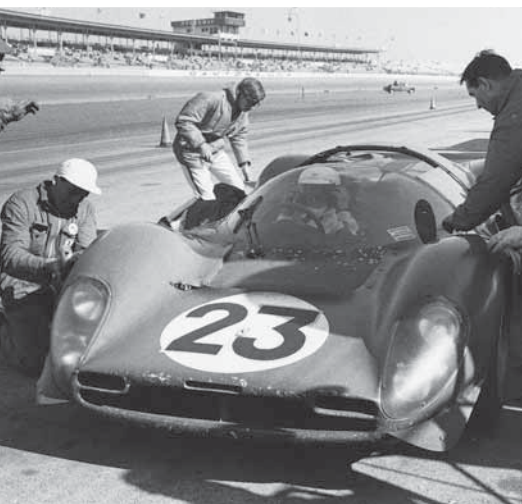
К третьему часу гонки Chaparral шел со средней скоростью уже 183 км/ч, вторым шел частный Ferrari P3/4 Мэресса, третьим — P4 Эймона / Бандини. Почти у всех Ford были проблемы с охлаждением, а также с коробкой передач, за исключением машины под №1 Макларена / Бьянки с оригинальной трансмиссией вместо новой, задуманной для будущего Ford MK IV.

На 91-м круге у лидирующего Chaparral сломалась подвеска. Машина трижды врезалась в барьеры и экипаж вынужден был сойти. Лидировал P4 Паркса, за ним следовал Ford Герни, которому, однако, пришлось заехать на пит-лейн на 138-м круге из-за проблем со сцеплением.

К девятому часу гонки все 4-литровые Ferrari продолжали свое участие в марафоне, в то время как пять Фордов, все еще участвующих в гонке, были далеко позади, а автомобиль под №1 испытывал постоянные проблемы с охлаждением. В час ночи «Форды» Андретти / Гинтера и Халма / Руби выбывают из гонки. Первый из-за поломки коробки передач, второй — из неполадок в электронике.

В 3 часа ночи также выходит из строя коробка передач на Ferrari P3/4 Мэресса, но три красных автомобиля под номерами 23, 24 и 26 занимают первые три места. Единственная проблема для Гарцующих жеребцов была связана с блокировкой тормозов на машине Паркса, что вынуждает английского гонщика остановиться, потеряв несколько минут. Ничего похожего на то, с чем пришлось столкнуться механикам Team Shelby и Holman & Moody, буквально заваленных коробками передач, снятыми с MK II и с трудом восстановленными.

Сверху на фото — стартовая решетка: на первом ряду — GT40 Фойта / Герни и Chaparral Хилла / Спенса. Второй ряд — все Ferrari: третий Родригес / Гише и четвертый Бандини / Эймон. А на третьем ряду — GT40 Андретти / Гинтера и 330 P4 Паркса / Скарфьотти.



Сверху и снизу на фото — красный Ferrari 330 P4 №23 оказался непревзойденным в плане мощности, надежности и стабильности. Дистанция, пройденная в 24-часовой гонке, составила 4083,646 км при средней скорости 170,088 км/ч. Ferrari не хватило только рекорда самого быстрого круга, который принадлежал Chaparral 2F со средней скоростью 190,801 км/ч.

Справа на фото — Лоренцо Бандини и Крис Эймон с победным трофеем.

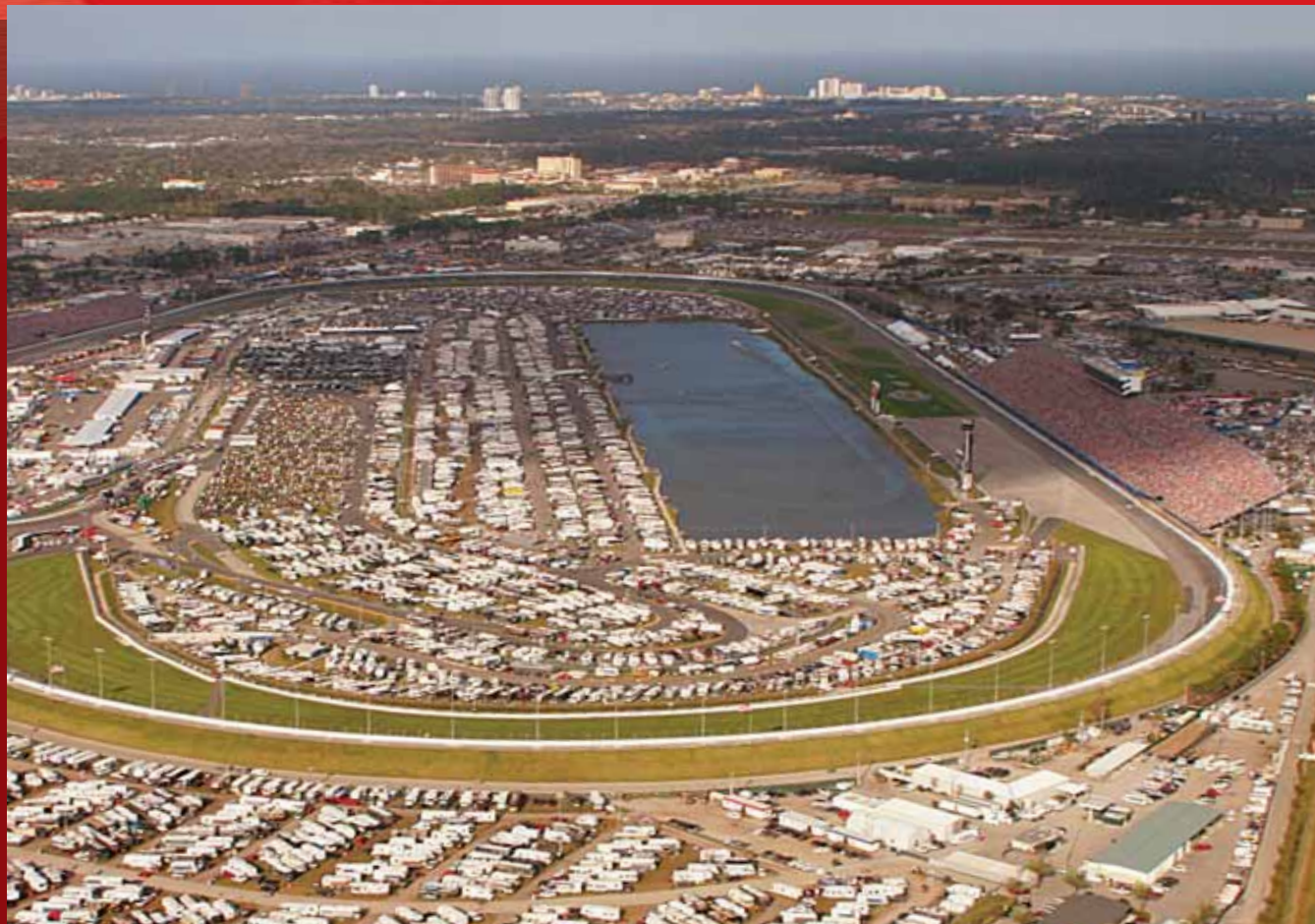
В восемь утра эскадра Ford потеряла еще один автомобиль: МК II Фойта / Герни сошел с дистанции, его двигатель взорвался из-за утечки масла.

На тот момент единственным заводским GT40 оставался желтый №1 Макларена / Бьянки, но в команде не смогли воспользоваться тем, что Ferrari снизили свой темп до средней скорости 170 км/ч на круге, поскольку, помимо 60 кругов отставания, вынуждены были постоянно останавливаться, чтобы доливать охлаждающую жидкость.

В последний момент Ferrari Родригеса №26 останавливается на трассе, когда он идет третьим, из-за поломки селектора коробки передач. Из гаражей выезжают механики с запасной деталью, отдают ее гонщику, который по регламенту, если он остановится на трассе, должен заменить ее сам, и дают ему указания по устранению проблемы. Через двадцать минут Родригес вновь стартует, оставаясь по-прежнему на 3-м месте. До конца гонки остается всего три часа, и все продолжается в спокойном ритме. Три лидирующих Ferrari идут в щадящем режиме, а на последнем круге выстраиваются бок о бок, заметьте, тогда ведь не было связи у пилотов и тем более с боксами, чтобы совершить самый триумфальный круг в истории автогонок, пересекая финишную линию в парадном строю.



Легендарная трасса в Дайтоне



История этого легендарного автодрома берет свое начало в 1953 году, когда Билл Франс-старший понял, что дни грунтовых гонок сочтены, и предложил построить постоянный автодром.

В следующем году Франс подписал контракт с властями города Дайтона-Бич и округа Волуша на строительство того, что в будущем превратится в Daytona International Speedway. Три года спустя началась закладка трассы.

Выдающийся 31-градусный уклон трека в значительной степени облегчает зрителям обзор на всю 2,5-мильную трассу. Грунт, который использовался для создания насыпей профилированного гоночного

полотна, был взят из центральной части получившегося кольца, в результате чего образовалось большое искусственное озеро Ллойд в центре гоночной «чаши». После примерно двух лет строительства 22 февраля 1959 года перед толпой из более чем 41 000 человек прошла первая гонка Daytona 500. В 1962 году на Daytona International Speedway состоялась первая гонка, в последствии, в 1966 году ставшая «24 часами Дайтоны». В том далеком 1962 году гонка длилась всего три часа.

Сегодня, после капитальной реконструкции трассы, завершившейся в 2013 году, на автодроме насчитывается около 101 500 зрительских мест и 60 роскошных лож.