
Daten und Hintergrund zum Ford GT: Aus 500 werden 1000

Der Ford GT-Supersportwagen dient als Technologieträger für künftige Fahrzeug-Generationen des Ford-Konzerns. „Als wir im Jahr 2013 mit der Arbeit am neuen Ford GT begannen, hatte das Team drei Ziele“, sagt Raj Nair, Executive Vice President, Product Development and Chief Technical Officer, Ford Motor Company: „Ganz oben stand die Entwicklung zukunftsweisender Motorentechnologie und Aerodynamik. Zweitens sollte der Einsatz von Leichtbaumaterialien auf ein neues Niveau gehoben werden. Und drittens wollten wir die Dauerbelastbarkeit und die Effizienz der einzelnen Bauteile weiter steigern.“

Diese Bemühungen hätten unter anderem zum Sieg des Ford GT-Rennfahrzeugs im vergangenen Jahr bei den 24 Stunden von Le Mans geführt, ist Nair sicher. Verschiedene, bis dahin mehr oder weniger unabhängig voneinander arbeitende Teams wurden für den GT im neu gegründeten Unternehmensbereich "Ford Performance" zusammengeführt. Chef des "Ford Performance"-Teams ist Dave Pericak.

Die Aerodynamik des Ford GT – der Luftwiderstandsbeiwert beträgt 0,388 – passt sich dank beweglicher Fahrzeugteile den jeweiligen Anforderungen an. Dazu zählen beispielsweise Luftleitelemente und ein Heckspoiler mit variablem Flügel, dessen Design bereits zum Patent angemeldet wurde.

Im Ford GT kommen modernste Verbundwerkstoffe und Kohlefaserteile zum Einsatz. Das Leergewicht des Ford GT beträgt 1385 Kilogramm. Das wirkt sich positiv auf alle Fahrdynamik-Bereiche aus – so zum Beispiel auf die Beschleunigung (unter drei Sekunden von 0 auf 100 km/h), den Bremsweg (27,7 Meter von 97 auf 0 km/h), das Handling, den Verbrauch.

Hinzu kommt: Kohlefaser zählt trotz ihrer geringen Masse zu den rigidesten Materialien und eignet sich daher dank der hohen Steifigkeit hervorragend als tragende Grundstruktur für die Fahrwerks-Komponenten. Ebenfalls aus Karbon ist die Sicherheitszelle, die maximal zwei Insassen schützt.

In Abhängigkeit vom Fahrmodus – zur Wahl stehen insgesamt fünf – verändert sich die Bodenfreiheit des Hecktrieblers: entweder 120 Millimeter (Standard) oder 70 Millimeter in den sportlichen Fahrmodi. Zugleich passen sich auch andere Parameter wie zum Beispiel die Dämpfereinstellung und die Getriebe-Kalibrierung dem jeweiligen Fahrmodus an. Im „Normal“-Modus beträgt die Fahrzeughöhe 1109 Millimeter, im „Sport“-Modus sogar nur 1063 Millimeter. Bereits die erste Ford GT-Generation – der Ford GT40, der von 1966 an vier Jahre in Folge den 24-Stunden-Langstreckenklassiker von Le Mans gewann – glänzte mit einer Bauhöhe von nur 40 Zoll (1020 Millimeter).

Der Ford GT-Fahrer kann zwischen fünf unterschiedlichen Fahrmodi wählen: von „Normal“ für alltägliches Fahren, „Nässe“ für schlechtes Wetter und „Sport“ für maximalen Fahrspaß bis hin zu „Track“ für den ultimativen Rennsport sowie „V-Max“ für das Fahren in Höchstgeschwindigkeit.

Der 3,5-Liter-Sechszylinder-Bi-Turbo des Ford GT ist der bislang leistungsstärkste Ecoboost-Motor des Konzerns. In der Straßenversion entwickelt dieses Aggregat 476 kW / 647 PS bei 6250 Umdrehungen pro Minute (U/min). Drehmoment: 745 Nm bei 5900 U/min, Vmax: 347 km/h. Dieser Motor kommt in einer modifizierten Form auch im neuen Ford F-150 Raptor zum Einsatz. Der Antrieb dieses Hochleistungs-Pick-up teilt sich rund 60 Prozent der Bauteile mit dem Ford GT-Motor.

Das "Ford Performance"-Team hat außerdem die sogenannte „Anti-Lag“-Technologie zur Turbo-Voraktivierung entwickelt. Sie sorgt dafür, dass in den besonders dynamischen

Fahrmodi die beiden Verdichterräder der Lader auch ohne Last stets auf einem gewissen Rotationslevel gehalten werden, so dass die volle Leistung jederzeit ohne „Turboloch“ abgerufen werden kann. Für eine hocheffiziente Kraftübertragung sorgt ein Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe.

Weltweites Produktionsvolumen: voraussichtlich 1000 Exemplare. Die weltweite Ford GT-Produktion war zunächst auf 250 Einheiten pro Jahr bei zwei Jahren Produktionszeit (2016 und 2017) limitiert. Somit bezog sich der im April 2016 gestartete Bewerbungsprozess zunächst auf weltweit insgesamt 500 Exemplare. Die waren innerhalb kürzester Zeit verkauft. Im August 2016 hat das "Ford Performance"-Team dann angekündigt, den Supersportwagen über 2017 hinaus zwei weitere Jahre zu produzieren - insgesamt also 1000 Fahrzeuge.

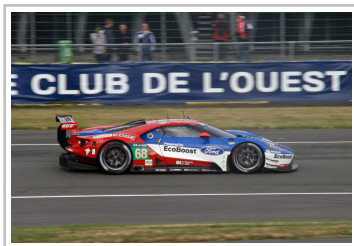
Interessenten, die sich bereits für den Kauf eines Ford GT beworben hatten, aber nicht zum Zuge kamen, wurden entsprechend benachrichtigt und brauchen ihre bestehende Anfrage beim Start der neuen Bewerbungsphase im Jahr 2018 lediglich zu aktualisieren. Das dritte der insgesamt vier Produktionsjahre (2018) dient somit dem Abbau der Warteliste. Die GT-Interessenten, die den ursprünglichen Bewerbungszeitraum (2016) verpasst haben, erhalten aber eine neue Chance für eine weitere Bewerbung und könnten dann im vierten und voraussichtlich letzten Produktionsjahr (2019) berücksichtigt werden. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Die vier Ford GT Race für Le Mans 2016.

Foto: Ford



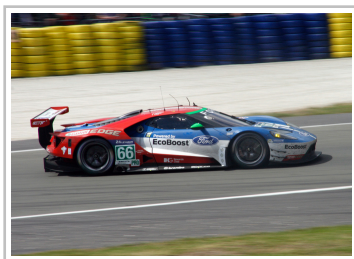
Ford GT in Le Mans 2016: Der spätere Sieger im Warm-up.

Foto: Axel F. Busse



Le Mans 2016: Ford GT.

Foto: Axel F. Busse



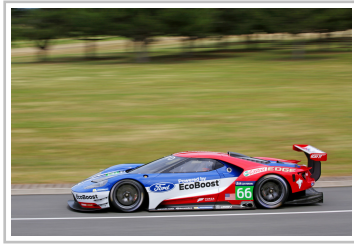
Le Mans 2016: Ford GT.

Foto: Axel F. Busse



Ford GT.

Foto: Ford



Ford GT FIA World Endurance Championship.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford GT FIA World Endurance Championship.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford GT FIA World Endurance Championship.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
