



Ford GT

Die Le-Mans-Legende in dritter Generation

Nach 17 Jahren hat es Ford nochmals getan und die dritte Generation eines ultimativen Sportwagens aufgelegt. Konstruktiv und qualitativ absolut State of the Art. Aber definitiv kein Reisewagen.

Text und Bilder: Jürg Wick

Ursprünglich 1.000 Stück geplant, letztlich sind es 1.350 GT geworden, die letzten drei kamen im Laufe des Jahres zu uns, insgesamt erreichten rund 20 Ford GT die Schweiz. Das ist viel für ein Auto, das über keinen Kofferraum verfügt und keine

Becherhalter oder nutzbaren Ablagen für Tempotaschentücher hat. Trotzdem ist der Besitzer mit seinem Ford GT zu zweit in die Toskana gefahren, „mit einer kleinen Tasche im rechten Beinraum“. „Es war megageil“, meinte der ordentlich Betuchte, der noch weitere Pre-

ziosen in der Garage stehen hat. Sagen wir es so: Auf der linken Seite situiert, lässt sich dies nachvollziehen, rechts eingepfercht, würde man vermutlich ein Abteil in der Ferrovie dello Stato Italiana (FS) vorziehen.

Ford GT, der Reihe nach

Das Label GT steht bei Ford für den viermaligen Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans und das Besiegen der dominierenden Ferraris. Im letzten Lauf 1969 der Triumph mit einer Ford GT-Occasion vor einem Porsche und 150 Meter Vorsprung nach 24 Stunden. Das sass, und vom Ford GT konnte man eine Strassenversion kaufen. 2003, anlässlich von 100 Jahren Ford Motor Company, liess der Urenkel des Firmengründers Henry Ford, Bill Ford, ein Remake auflegen mit einem mit Kompressor alimentierten V8-Verbrenner mit Handschaltung. Von 101 für Europa bestimmten Fahrzeugen kamen damals 23 in die Schweiz. Wir werden an dieses Auto im nächsten Jahr als Klassiker erinnern.

Ford GT aktuell

Der aktuelle GT sieht nach allgemeiner Einordnung verdammt gut aus. 4,75 Meter lang, zwei Meter breit, handschuheng eingebettet für maximal zwei Personen. Also kein typischer Ford, wie wir sie heutzutage kennen,



Zwei Meter breit, innen fühlt es sich wie in einem Kleinwagen an.



111 cm hoch; niedriger als ein Weidezaun.

wo sich Ford of Europe wegen der CO₂-Sanktionen hauptsächlich mit Minivans, Personentransportern und Nutzfahrzeugen über Wasser hält.

Die technische Konfiguration mit einem 3,5-Liter-EcoBoost-Motor samt zwei Turboladern fällt mit 647 PS über ein Leichtgewicht von 1385 Kilogramm herein, sodass ein Beschleunigungswert aus dem Stand auf 100 km/h von drei Sekunden, und eine Höchstgeschwindigkeit von 347 km/h herauskommt. Das bedeutet einen Spitzenwert in der Kategorie „über 100 Autos pro Jahr“. Was der Volumenkonzern in einer kleinen Manufaktur abseits der Grossserie bravourös erledigt hat; kein Scheppern, Knarzen oder Sirren, sondern perfekter Finish bis ins Detail.

Ford GT fahren

Und er fährt sich toll. Kein Unter- oder Übersteuern, sondern wie auf Schienen, präzise unaufgeregt, souverän. Und vor allem sauschnell, brutal, mit einem eindrücklichen Sound. Weniger melodios als ein V12-Ferrari oder Porsche-Boxer, sondern mechanischer. Die Automatik reizt das Drehzahlband auch im Standardmodus weiter aus als gewohnt, und die Keramikbremsen schlagen so unerbittlich zu, dass der Beifahrer bei jeder Verzögerung im Gurt hängt und seitlich wie im Schraubstock stabilisiert bleibt. Mit grossem Herz lässt sich die 111 Zentimeter niedrige Flunder mit Power-over-Steering zum Übersteuern murksen, aber das

wäre auf öffentlichen Strassen nicht empfehlenswert, und bei Regen sollte man sie wegen der Michelin-Pilote-Cup2-Reifen gar nicht erst aus der Garage fahren.

Erwähnen wir es trotzdem: Weil das maximale Drehmoment erst oben in der Drehzahlleiter anfällt, kann ein harmloser Drift schon bei tiefen Geschwindigkeiten gelingen. Auf das aktuelle Geschehen übersetzt: Man sollte die Amerikaner auch in der heutigen Zeit, wo sie sich aus einigen Exportländern zurückgezogen haben, nicht unterschätzen, sondern damit rechnen, dass sie künftig auch jenseits von Tesla noch einiges schaffen können.

Der Ford GT dürfte der letzte seiner Verbrennerart gewesen sein, sein Wert in den Autobörsen ist trotz jungen Alters bereits am klettern.



Sekundäres wird im Lenkrad gewählt...
...Hauptsächliches intuitiv mittig.



Die Maschine wird hinter einer Glasabdeckung präsentiert.



Besser allein fahren und den zweiten Sitz als Ablage nutzen.



Viel Flügelwerk statt Kofferraum.

Spezifikationen

Karosserie: Coupé, 2 Türen, 2 Sitze, Leergewicht ab 1.385 kg.

Motor: V6 DOHC 24 V, 2 Turbolader, Ladeluftkühler; 3.497 cm³, 647 PS bei 6.250/min, max. Drehmoment: 745 Nm bei 5.900/min.

Kraftübertragung: Heckantrieb, 7-DKG-Automatik, Sperrdifferential, ESP.

Fahrgestell: Karbon Monocoque; vorn doppelte Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten doppelte Dreieckslenker, Schraubenfedern, Stabilisator; Vierrad-Scheibenbremsen (Keramikscheiben), ABS, Zahnstangenlenkung, Reifen: vorn 245/35 R 20, hinten 325/30 R 20. Michelin Pilot Sport Cup 2.

Dimensionen: Länge: 476 cm, Breite: 200 cm, Höhe: 111 cm, Radstand: 271 cm. Kofferraum nicht vorhanden.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit: 347 km/h, von 0 auf 100 km/h in 3,0 Sekunden. Verbrauch (WLTP): 16,8 l Benzin/100 km.

Fahrzeuglieferant: Privatbesitz, www.Ford/Sportwagen.

Verkaufspreis: ausverkauft.