Vorstellung Ford GT: Nur die Rundenzeit zählt

Von Jeff Jablansky und Jens Meiners

Wenn man eines der am ungeduldigsten erwarteten Autos der Welt testen will, laufen die Dinge selten nach Plan. Zum Beispiel bei unserem Rendezvous mit dem 476 kW / 647 PS starken Ford GT auf dem Utah Motorsport Campus, einer Oase für Sportfahrer in den Außenbezirken der Mormonen-Metropole Salt Lake City. Diese Veranstaltung hätte Ford auch in Alaska planen können: 5 Grad Außentemperatur, es schneit. Dem Fahrspaß ist das durchaus abträglich, denn der GT bewegt sich gerne im Grenzbereich. Der ist nun ein bisschen nach unten verschoben.

Kurze Rückblende: Der Ford GT ist die nunmehr dritte Generation des legendären GT40, der 1966 Ferrari beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans bezwang. Ford holte Gold, Silber und Bronze – und zeigte auf internationalem Parkett, dass Amerika den Ton angeben kann. In den folgenden 40 Jahren kam kein anderer Ford dem GT40 nahe, bis 2005 eine vom Designer Camilo Pardo gezeichnete Hommage vorgestellt wurde, die im Vergleich zum Original ein bisschen zu brav wirkte. Sie war eben kein Rennwagen.

Ganz im Gegensatz zum jetzt präsentierten GT der dritten Generation. Letztes Jahr holte der Neue in Le Mans schon den Klassensieg, jetzt kommen die Autos zu den Kunden. Entwickelt wurde das Auto unter größter Geheimhaltung in einem Keller des Ford-Entwicklungszentrums; nur selten wurden die Prototypen ans Tageslicht geholt, stets außerhalb der regulären Arbeitszeiten, um dem Management die Fortschritte zu zeigen. Als das Auto im Januar 2015 auf der Automesse in Detroit gezeigt wurde, waren die meisten Ford-Mitarbeiter genauso überrascht wie die Öffentlichkeit.

Nachdem Ford kurzzeitig unter der Bezeichnung „Project Silver" ein Mustang-Derivat ins Auge gefasst hatte, war schnell klar: Auch der neue GT bleibt beim Mittelmotor. Allerdings mit einem Konzept, das direkt aus der Zukunft kommt: Die Karosserie besteht fast vollständig aus Kohlefaser-Verbundstoff, und hinter den Vordersitzen ist kein V8 mehr verbaut, sondern ein Downsizing-V6, gekoppelt an ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Aus seinem profanen 3,5-Liter-V6 hat Ford ein Biturbo-Hochleistungsaggregat entwickelt, das 647 PS leistet und 746 Nm Drehmoment entwickelt. Ein Sparwunder ist der GT nicht geworden: Schon bei zurückhaltender Fahrweise lässt er sich rund 17 Liter Kraftstoff pro 100 km zuführen. Gerne auch mehr.

Na und? Die Beschleunigung ist geradezu raketenartig, bis weit über 200 km/h; die Vmax wird mit fast unglaublichen 348 km/h angegeben. Aber das melodische Klangerlebnis eines klassischen Rennmotors wird hier nicht geboten. Der Geschwindigkeitszuwachs wird von einem permanenten Pfeifen, Zischen und Rauschen begleitet: Schön klingt das nicht, besonders leise ist der GT auch nicht. Hier geht es um pure Leistung, nicht um bella figura. Nach einem Handschaltgetriebe fragt übrigens keiner mehr, auch das gehört zum rationalen Ansatz des neuen GT: Eine Doppelkupplungs-Automatik liefert eben bessere Performance. Und dem Ford GT nimmt man den Fokus auf die Renstrecke auch ab.

Die Hochleistungs-Bremsanlage beißt gnadenlos zu - wir sind in beinahe jeder Kurve zu früh aufs Pedal gegangen. Im Vergleich zu anderen Supercars wie dem McLaren 675LT ist das Pedalgefühl völlig unaufgeregt. Bei höheren Tempi unterstützt übrigens eine aerodynamische Luftbremse. Auch die hydraulische Servolenkung ist nicht ganz so spitz ausgelegt wie bei einigen Konkurrenzmodellen, aber sie reagiert immer noch ungewöhnlich sensibel.

Das Fahrerlebnis lässt sich durch verschiedene Fahrmodi graduell anpassen; sie heißen

Wet (nass), Normal, Sport, Track (Rennstrecke) und Vmax. In den drei gehobenen Modi sind die Turbolader permanent auf Drehzahl: Ford nennt das System „Anti-Lag“. Im „Track“-Modus verringert sich die Bodenfreiheit auf knapp 7 cm, und die aerodynamische Bremse wird leicht angehoben. Das Getriebe ist geradezu ein Triumph; es peitscht die Gänge wie ein sequentielles Formel-Eins-Getriebe hinein. Und wenn man zu aggressiv aus einer Kurve herausbeschleunigt, drängt das Heck des 1385 Kilogramm schweren GT heftig nach außen, bevor ihn die Stabilitätskontrolle wieder einfängt.

Kontrolliert wird der Bolide aus einer außergewöhnlich eng geschnittenen Fahrgastzelle, die über Scherentüren bestiegen wird. Während heute in vielen Supersportwagen reichlich Platz ist, geht es im Ford GT klaustrophobisch zu: Der Fahrer sitzt hauteng am Beifahrer. Und der Kofferraum? Nicht der Rede wert.

Die Schalter liegen griffgünstig, zum Teil direkt auf dem mit Mikrofaser bezogenen Lenkrad. Irgendwo gibt es auch einen Cupholder. Und die Digitalinstrumente leuchten je nach Fahrmodus in verschiedenen Designs. Übrigens ist die Verarbeitung bemerkenswert solide; die Endmontage erfolgt beim kanadischen Zulieferer Multimatic.

Die Mannschaft ist stolz auf ihren Supersportwagen. Nordamerika-Designchef Chris Svensson etwa hat unzählige Autos gezeichnet und auf die Straße gebracht – aber der GT, so erzählt er, ist jenes, mit dem er dauerhaft in Verbindung gebracht werden möchte.

Wer jetzt einen GT haben möchte, muss sich erst einmal hinten anstellen: Eigentlich sollten nur 250 Fahrzeuge pro Jahr gebaut werden, und die Kunden der ersten zwei Baujahre – 2016 und 2017 – wurden in einem mehrstufigen Prozess vorselektiert. Jetzt kommen zwei Baujahre hinzu; auch 2018 ist schon ausverkauft. Irgendwann heuer soll eine letzte Bewerbungsrunde starten, die sich auf die finalen 250 Einheiten bezieht, die 2019 gebaut werden. Wer dabei ist, muss sich von nicht weniger als 500 000 Euro trennen. (ampnet/jm)

Daten Ford GT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,76 x 2,00 x 1,11
Radstand (m): 2,71
Motor: V6-Benziner, 3497 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 476 kW / 647 PS bei 6250 U/min
Max. Drehmoment: 746 Nm bei 5900 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 348 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: ca. 3,0 Sek.
Verbrauch (Duchschnitt US-Norm): 16,8 Liter
Leergewicht: min. 1385 kg
Kofferraumvolumen: 11 Liter
Bereifung: 245/35 R 20 vorn, 325/30 R 20 hinten
Luftwiderstandsbeiwert: 0,27
Basispreis: über 500 000 Euro

Bilder zum Artikel

Ford GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeff Jablansky

Ford GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeff Jablansky

Ford GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeff Jablansky

Ford GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeff Jablansky

Ford GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeff Jablansky

Ford GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeff Jablansky

Ford GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeff Jablansky

Ford GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeff Jablansky

Ford GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeff Jablansky

Ford GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeff Jablansky

Ford GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeff Jablansky

Ford GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeff Jablansky