



22-05-2017 07:00 CEST

Supersportsbil-teknologi i nye Ford-modeller

Målet med å utvikle supersportsbilen Ford GT var ikke bare å vinne billøp, men å prøve ut moderne teknologi for alle fremtidige Ford-modeller.

- Når vi begynte å utvikle Ford GT i 2013 hadde vi tre mål. Vi ville gi våre ingeniører en mulighet til å utvikle kompetansen mens vi utviklet fremtidens motorteknologi og utvidet vår forståelse av aerodynamikk. Vi ønsket å utfordre grensene for bruk av materialvalg som lettvektskarbon, og vi ønsket å vinne det mange mener er den ultimate utfordringen for utholdenhet og effektivitet, 24-timers løpet i Le Mans, sier sjef for produktutvikling i Ford

Motor Company, Raj Nair.

Maksimalt aerodynamisk og optimalt veigrep

Et av de viktigste målene var å bygge nye Ford GT slik at den var maksimalt aerodynamisk i sin form, og samtidig hadde optimal stabilitet og veigrep både ved akselerasjon, hastighet gjennom svinger og nedbremsing.

Løsningen ble å gi GT flere bevegelige karosserideler, som spesielle kanaler i bilens front og en stor spoiler bak. Åpning og lukking av kanalene foran styres av om spoileren bak er oppe eller nede. Når spoileren er oppe lukkes kanalene foran for å øke marktrykket på supersportsbilen og motsatt.

Også formen på spoileren endrer seg, og det patenterte designet øker effektiviteten til supersportsbilen med hele 14%.

[Klikk her for å laste ned Ford GTs tekniske spesifikasjoner](#)

Slankere motor gir mindre luftmotstand

Selv motoren er med å forbedre aerodynamikken til nye Ford GT. Den kompakte 6-sylindrede EcoBoost-motoren ble foretrukket fremfor den 8-sylindrede større motoren. Den smalere motoren gir bedre muligheter for å gjøre bilens design enda mer aerodynamisk.

Dette blir ytterligere forsterket ved å legge turboladerne lavt og turbokjølerne foran bakhjulene. Bilkroppen rundt motoren ble slik gjort smalere og gir derved lavere luftmotstand.

Utstrakt bruk av karbon

Bruken av karbonfiber er viktig i nye Ford GT. Det sparer vekt og det er enklere å forme enn stål og aluminium. Deler som tidligere var umulig å designe, har nå blitt til virkelighet i nye Ford GT. I samarbeid med Mulitmac og DowAksa utvikler Ford nå nye måter - for i fremtiden å kunne produsere deler i karbon både raskere og i større volum enn i dag.

Presset grensene for EcoBoost-motoren

Den 3.5-liter 6-sylindrede motoren i Ford GT er med sine 647 HK den sprekeste Ecoboost-motoren Ford noensinne har utviklet. Den har blitt utviklet sammen med motoren som står i racing-utgaven av GT, og deler faktisk så mye som 60% av delene sine med den 6-sylindrede Ecoboost-motoren som står i super-picukpen, Ford F-150 Raptor.

- Vi presset motorens grenser mye lengre enn vi gjør i et tradisjonelt motorutviklingsprogram. Det er viktig å utfordre grensene for å fortsette å utvikle Ecoboost-teknologien, sier sjef for motorutvikling i Ford Motor Company, Bob Fascetti.

Motor-teamet utviklet også en teknologi for å maksimere motorkraften du får fra GT ut av svinger. Systemet gir både raskere motorrespons og akselerasjon i det øyeblikket sjåføren trækker på gasspedalen.

GT er også utrustet med to drivstoffinnsprøytningssystemer for ytterligere å øke responsen fra motoren. Dette, sammen med den lynraske syvtrinns dobbeltklutsj-girkassen gir lynraske girskift og eksepsjonell kontroll over bilen.

Sparte vekt for nyskapende teknologi

- Alle vektbesparelsene og motorutvikling vi gjorde hadde ett mål – å skape den raskeste og mest effektive Ford GT noensinne. Når det var gjort, brukte vi noe av vekten vi hadde greid å bli kvitt til å utruste bilen med virkelig nyskapende teknologi for at den skulle bli enda morsommere og raskere å kjøre, sier sjef for Ford Performance, Dave Pericak.

Dette er teknologier som hydrauliske fjæringer som endrer bakkeklaringen ved å vri på knappen hvor du velger hvilken kjøremodus du ønsker. Forskjellen mellom kjøremoduset «Normal» og «Track» er hele 50 millimeter. De forskjellige kjøremodusene påvirker også bilens spoilere og kanaler. Også støtdempere påvirkes av hvilken kjøremodus som er valgt.

Egen fartsdumpfunksjon

Et annet og helt nytt system ved den lave supersportsbilen sørger for at bilen løftes foran når det kommer fartsdumper. Føreren kan heve bilen ved behov ved hastigheter under 40 km/t. Systemet går automatisk tilbake til normal

modus med lavere kjørehøyde når den når 40 km/t. Andre Ford-modeller får også GT-teknologi, Ford GTs kjøremodus har allerede blitt introdusert i råtassen Ford Focus RS. Neste år kommer det også i nye Ford Fiesta ST.

Om Ford Motor Company

*Ford Motor Company er en global bilindustrileder basert i Dearborn, Michigan, USA, som produserer eller distribuerer biler på over seks kontinenter. Med ca. 166.000 ansatte og 70 fabrikker på verdensbasis inkluderer konsernet **bilmerkene** Ford og Lincoln. Konsernet leverer finansielle tjenester gjennom Ford Motor Credit Company. For mer informasjon vedrørende Fords produkter, vennligst besøk www.ford.no*

Ford Europa er ansvarlig for å produsere, selge og vedlikeholde Ford-merkede kjøretøyer i 51 individuelle markeder og har ca. 66.000 ansatte. I tillegg til Ford Motor Credit Company inkluderer Ford Europas virksomheter Ford Customer Service Division og 22 produksjonsenheter, inklusive samarbeidsprosjekter. Den første Ford-bilen ble sendt til Europa i 1903 – samme år som Ford Motor Company ble etablert. Produksjon i Europa startet i 1911.

Kontaktpersoner



Anne Sønsteby

Pressekontakt

Informasjonsdirektør Ford Motor Norge

asonste1@ford.com

+47 - 905 10 518