

Jõhker ja tundlik GT

Ford GT-s kohtub sportauto jõhker otsekoheus sõidutunnetuse peenemate nüanssidega viisil, kus üks ei pääse teist üle mängima.



Foto: Ford

Hind: u 500 000 eurot (läbi müüdüd)
 Hind alates: u 500 000 eurot

TEHNILISED ANDMED

Eestis müügil ▶ läbi müüdüd **Mootor** ▶ V-6 otto, 3497 cm³, 2 turbot **Võimsus** ▶ 482 kW (656 hj)
Pöördemoment ▶ 746 Nm **Käigukast** ▶ 7 käiku, auto-
 maadne **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 4779/2003/1109 mm
Telgede vahe ▶ 2710 mm **Kuivmass** ▶ 1385 kg
Tippkiirus ▶ 347 km/h **Aeg 0-100 km/h** ▶ 2,8 s
Kütusekulu (l/m/k) ▶ 21,4/13,1/16,8 l / 100 km **Garantii**
 ▶ 3 aastat või 100 000 km

MEELDIB

- ✦ võidusõidulikkus
- ✦ kiirus
- ✦ juhitavus

EI MEELDI

- ✦ läbi müüdüd

HIND JA PIDAMISKULUD

ei oska hinnata

VARUSTUS

ei oska hinnata

SÕIDUOMADUSED

★★★★★

KASUTUSOMADUSED

★★★★★

DISAIN JA VIIMISTLUS

★★★★★

HINNANG

Kristjan Sooper:

Tõepoolest võidusõiduauto tänavale. Kiire, hästi juhitav ja võluvalt jõhker.



★★★★★

Paljude autode kohta on kirjutatud, et „võidusõiduauto tänavale” ja muud sellist. Sageli jääb üle vaid õlgu kehitada: küllap puudub kirjutajal võidusõiduautodega kokkupuude. Viimase elu mõte seisneb kiiruses ja ei milleski muus. Ta ei paku mugavusi, ei hellita juhti ega sõitjaid, ei mahuta poekotte, lapsevankreid, jalgrattaid ja mida kõike veel. Ta peab võitma, see on kõik.

Esiosa kerkib

Ford GT aga tõesti on võidusõiduauto tänavale. Jõhker, otsekohene, väga kiire ja ehitatud nagu võidusõiduauto. Samas on ta tundlik, isegi õrn ja väga täpne. Tal on võime juhiga kokku sulada. Tänavaga GT sündis võidusõiduautost, mitte vastupidi, ja seda tasub meele pidada.

Iste kinnitub GT süsinikmonokokile jäigalt, seda ei saa reguleerida. Sättida saab rooli ja pedaale. Viimast nii, et surud jõuga jalatole ja tõmbad parema käega rihmast. Plaks, ja *pedalbox* hüppab ühe astme lähemale, uus plaks, ja veel ühe. Tiivana avatud uks laskub alla. Kaarduv tuuleklaas, püstine, ülilihtne armatuurilaud, nupurohke rool - vaataks nagu mõnd sisekaamera videot Le Mansi võidusõidust.

Muide, oma sünniaastal 2016. aastal võitis Ford GT Le Mans'i klassis LMGTE Pro. See oli

Fordi esimene võit Le Mans'is pärast 50 aastat pausi.

Starterinupp. Auto vappub, kui kahe turboga V-6 656 hobujõudu ning 746 njuutonmeetrit ellu ärkavad ja kärsitu jorina saatel ootele jäävad. Mootor pärineb Ford Raptorilt, ühelt kõige rajumalt pikapilt maailmas (vt 2017. aasta 24. mai *Autoleht*, proovisõit on leitav ka veebist), kuid põhjalikult ümber ehitatud. Võimsam niikuinii, aga näiteks on GT-versioon kuiva karteriga, sest nii on tugeval külgiirendusel õlitus tõhusam; samuti sai keskasetusega mootori paigutada madalamale.

Seitsmekäigulisele topeltsiduriga käigukastile annab juht sõidusoovist teada pöördlüliti vahendusel. 12 cm kliirensiga GT nõuab hoo-vist välja manööverdades tähelepanelikkust. Õnneks saab juht auto nina tänu hüdraulilisele vedrustusele nupuvajutusega kergitada ja autot kraapimata tänavale sõita.

Raju minek

Suunatulekangi pole, klaasipuhastite oma samuti mitte - mõlemad lülituvad nappudeelt roolil. Pressid paremat nupukest, vilgub parem suunatuli, pressid vasakut, vilgub vasak. Ringristmikult maha sõites suunda näidata alati ei õnnestu, sest sõrm ei leia „tagurpidi” roolilt nappu üles. Õnneks ei pea muretsema, sest GT ei jää liikluses kunagi märkamatuks. Võidusõiduautolik, tõukurvarrastega ved-



Ükski ava ega kerevorm ei ole sel niisama: jahutus ja aerodünaamikaon põhjused,

rustus kinnitub alumiiniumist abiraamidele ning tuleb toime kiirusega kuni 347 km/h. Kui valida kõige karmim, ringrajarežiim, kukutab - just kukutab, mitte ei lasku hõljudes - GT end tänu nimetatud hüdraulikale 5 cm madalamale ja vedrustus muutub jäigemaks.



Midagi glamuurset Ford GT sõitjateruum ei paku, see on tõepoolest nagu võidusõiduauto: funktsionaalne ja minimalistlik. Muide, isegi istet ei saa reguleerida, see on jäigalt kinni.

Aga mitte ainult: tagatiib, Gurney lapatsiga tiipus, viskub välja, õhuvõtuavad auto esiosas sulguvad - nii tekitatakse maksimaalne surujõud.

Tänavasõiduks selline seadistus muidugi mõeldud ei ole, tasub piirduda „spordiga”.

See tähendab, et kliirens jääb samaks, aga turboviivitust kahandav süsteem aktiveerub, käigud vahetuvad kiiremini, gaasipedaal reageerib teravamalt, stabiilsus- ja veojõukontrolli saab seadistada.

Kui gaasipedaal põhja vajutada, röögatab



P tähendab, et auto on pargitud. Tahhomeeter kaardub alt vasakust nurgast üle näidikuploki.



Rool on nupurohke. Suunatule saab lülitada nupust, mille juures märkate pisikest noolt.



Lai ja madal: GT on kaks meetrit lai ja 1,1 kõrge.



Mootorit katab läbipaistev kate. Kahe turboga V-6 arendab 656 hobujõudu, see pärineb Fordi pööraselt pikapilt Raptor, aga on mõistagi ulatuslikult ümber ehitatud.

GT nii, et süda jätab löögi või mitu vahele. Harjugu, sest see on alles sissejuhatus! 2,8 sekundiga paigalt „sajani” sõõstev superauto justkui murraks end vabaks, purustades kõik takistava. Olgu lisatud, et peaaegu samasuguse tunde suudab ta luua ka kiirusel 180 km/h pedaali põhja vajutades: lihtsalt pühib minema, raevukalt, kõigele vilistades, üleolekut kuulutades.

Täpne ja tundlik

Ühtlasi avaldub GT teine pool. Milline roolitunnetus! Võimendi on ju hüdrauliline, mitte elektriline. Milline kergus! Kuivmass

on 1385 kg. Väikesed liigutused saavad suure tähenduse, pisike roolipööre ja juba GT kuuletub. Kui erksalt reageerib mootor gaasivajutusele ja ka järeleandmisele! GT ei ole täistallaga pressimise auto, ei kujundlikult ega otseselt. Siin loeb juhi iga liigutus ja mida suuremaks kiirus kasvab, seda täpsemalt juht enda rolli tunnetab.

Eestis see tähendust ei oma, aga stabiilsus on erakordne ka kiirusel, mis siin lubatud ligi kolm korda ületab. GT surub end vastu asfaldi, tagatiib uhkelt püsti, ja kui nüüd tugevalt pidurit vajutada, keerab viimase tasapind end vertikaali, aidates omakorda hoogu ka-

100 „giga” tunnis

Ford GT olemus on kõrgtehnoloogiline, alates süsinikmonokost põhiloos mainitud aktiivaerodünaamikani, kuid eri süsteemide juhtimiseks on mõistagi vaja ka elektroonikat. GTs on 50 andurit, mis jälgivad nii auto enda käitumist kui ka väliskeskkonda. Näiteks „teab” auto õhuniiskust, päikese intensiivsust, muidugi rooli ja pedaali asendit ning veel suurt hulka näitajaid. Ühes tunnis moodustub 100 GB andmeid, mida töötleb üle 25 arvutisüsteemi. Sekundis suudavad nad läbi närida 300 MB andmetest.

„Tänu andmetele saame anda autole paindlikkuse ja mitmekülguse ja parandada selle sooritusvõimet, kohandades seadmete tööd vastavalt koormusele ja keskkonnale, nii et GT oleks tasemel ja stabiilne nii kiirusel 300 km/h kui ka 30 km/h,” lausus Ford Performance'i juht Dave Pericak.

handada. Kuna autot valmistatakse piiratud koguses, piisab ehk teadmisest, et auto hind oli umbes pool miljonit eurot. 1350 saab GTsid olema maailmas aastal 2022 ja kõik on juba müüdnud.

Paljud on klientidel juba käes, osa veel valmimata. Selle loo kirjutamise ajal oli üks 2017. aasta auto näiteks Hemmingsi oksjonil hinnaprognosisega 1,2-1,5 miljonit dollarit (u 1,07-1,34 miljonit eurot). Investeeringu tootlus pole ju üldse halb!

KRISTJAN SOOPER
KÖLN - TALLINN