

---

## **Straßenzugelassener Ford Mustang GTD darf mehr als der GT3**

Wenn Ford im nächsten Jahr den neuen Mustang auf den Markt bringt, dann wird sich darunter auch eine straßenzugelassene Version mit auffälligem Heckflügel befinden. Der Mustang GTD wird das erste Serienmodell der Marke mit Drag Reduction System (DRS) sein. Es handelt sich bei dem Supersportwagen um das Pendant zum neuen GT3-Rennwagen, der ab Januar 2024 in internationalen GT3-Serien und bei den 24 Stunden von Le Mans antritt. Ford strebt für den GTD eine Rundenzeit von unter sieben Minuten für die Nordschleife des Nürburgrings an.

Das Drag Reduction System setzt sich aus hydraulisch verstellbaren Luftleitelementen im Front- und Heckbereich zusammen. Die Technik ist von der Formel 1 bekannt, im GT3-Sport aber beispielsweise verboten. Das DRS verändert je nach Bedarf den Anstellwinkel des und der so genannten Flaps im vorderen Unterboden. Es soll den Zielkonflikt zwischen geringem Luftwiderstand für hohe Endgeschwindigkeiten auf der einen und viel aerodynamischem Abtrieb für schnelle Kurvenfahrten auf der anderen Seite aufzuheben. Bei Geradeausfahrt auf längeren Geraden, wenn maximales Tempo gefragt ist, öffnet sich das obere Element des Schwanenhals-Heckflügels und die beiden kleinen Klappen im Bugbereich schließen sich. Dies ermöglicht einen ungehinderten Luftstrom unterhalb des Fahrzeugs und in der Heckpartie.

In schnellen Kurven hingegen kommt es auf aerodynamisch generierten Abtrieb an: Je stärker der Mustang GTD durch den Luftstrom auf die Fahrbahn gepresst wird, desto mehr Seitenführung kann das Auto aufbauen. In diesem Fall klappt das bewegliche Spoilerelement des Heckflügels nach unten und stellt sich damit steiler in den Wind. Zeitgleich öffnen sich die schmalen Flaps im seitlichen Frontbereich und lenken einen Teil der Unterboden-Luftströmung gezielt in die Radhäuser, wo sie durch die so genannten Louvres entweichen können. Diese Entlüftungslamellen im oberen und hinteren Kotflügelbereich erzeugen bei hohem Tempo einen Unterdruck, der die Vorderräder wie ein Sog stärker an die Straße saugt. Parallel dazu werden Luftturbulenzen durch die rotierenden Vorderräder von der Karosserie abgelenkt. Das steigert das Einlenk- und Kurvenverhalten. Für Fahrten auf der Rennstrecke kann das Fahrwerk vier Zentimeter tiefergelegt werden.

„Jede Oberfläche, Karosserieöffnung und Luftführung auf und unter dem Mustang GTD erfüllt eine funktionale Aufgabe“, erläutert Greg Goodall, Leitender Ingenieur des Mustang GTD-Projekts. „Den einen Luftstrom setzen wir gezielt für die Kühlung ein, andere dienen der Aerodynamik und dem Downforce. In der Summe sorgen sie dafür, dass der Mustang GTD unter allen Bedingungen auf den Geraden ebenso wie in Kurven schneller wird. Dabei kommt es auch auf den sogenannten aerodynamischen Schwerpunkt an, der zwischen Vorder- und Hinterachse ausgewogen bleiben muss. Bei der Serienversion können wir dies erstmals durch das Drag Reduction System managen. Im GT3-Motorsport dürfen wir das DRS nicht verwenden - auch wenn unsere Le-Mans-Rennfahrer liebend gerne auf diese Technologie des Mustang GTD zurückgreifen würden.“ (aum)

---

## Bilder zum Artikel



Ford Mustang GTD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

---



Drag Reduction System des Ford Mustang GTD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

---



Drag Reduction System des Ford Mustang GTD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

---



Drag Reduction System des Ford Mustang GTD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

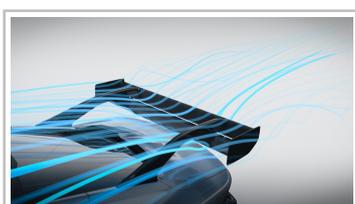
---



Drag Reduction System des Ford Mustang GTD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

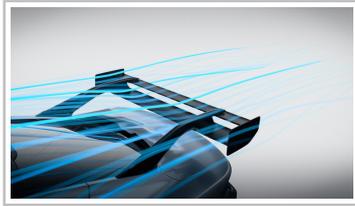
---



Drag Reduction System des Ford Mustang GTD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

---



Drag Reduction System des Ford Mustang GTD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Drag Reduction System des Ford Mustang GTD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Drag Reduction System des Ford Mustang GTD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

---