
Im Rückspiegel: 50 Jahre RS – die rasanten Kölner (IV)

Mit dem 15 M RS sowie wenig später 17 M RS und 20 M RS kamen 1968 die ersten Ford mit der Zusatzbezeichnung „Rallye Sport“ (RS) auf den Markt. Die 50-jährige Geschichte der rasanten Familienkutschen aus Köln reicht bis zum Focus RS der dritten Generation, dessen Produktion Anfang 2018 auslief, um Platz für die neue Focus-Generation zu machen.

Nach rund achtjähriger Pause reaktivierte der Ford Focus im Jahr 2002 das berühmte RS-Kürzel. Den „neuen Bestseller als Bodybuilder“ nannte das Fachmagazin „Auto Bild“ die erste RS-Ausgabe des Ford Focus – verbunden mit der Anregung, zumindest in diesem Fall den damaligen Marken-Slogan umzuwandeln, nämlich von „Besser ankommen“ in „Schneller ankommen“. Bot der kompakte Kölner doch 215 Turbo-PS und 315 Nm Drehmoment aus zwei Litern Hubraum und erwies sich das Fahrwerk doch als „narrensicher abgestimmt und im Grenzbereich überraschend neutral“. Noch mehr dürften die Ford-Verantwortlichen gejubelt haben, als die Redaktion in einem späteren „Auto Bild“-Vergleichstest gegen den allradbewehrten VW Golf R32 zu folgendem Urteil über den RS kam: „Dieser Kompakt darf ohne jede Übertreibung als der fahraktivste Fronttriebler der Welt gelten.“

Im Dezember 2007 machte Ford den Fans der Marke und insbesondere seiner RS-Klientel ein vorweihnachtliches Geschenk mit der Ankündigung, auch für die zweite Focus-Generation einen RS auf den Markt zu bringen. „Nach zwei Markentiteln in der Rallye-Weltmeisterschaft ist die Zeit reif für einen neuen Focus RS“, sagte John Fleming, damals Präsident und CEO von Ford of Europe.

Das Ergebnis war im Juli 2008 auf der London Motorshow erstmals zu sehen: Unter der Haube des Autos in leuchtendem Giftgrün arbeitete eine nochmals leistungsgesteigerte Version des röhrenden 2,5-Liter-Fünfzylinders aus dem 250 PS starken Ford Focus ST, jetzt mit 305 PS und einem satten Drehmomentplateau von 410 Nm. Außerdem ging die Spurweite vorn und hinten um jeweils 40 Millimeter in die Breite, es kamen besonders robust ausgelegte Antriebswellen zum Einsatz, Federn und Dämpfer wurden modifiziert und die Schwertlenker-Hinterachse mit einem verlängerten und dickeren Querstabilisator gestärkt. Passend zum dynamischen Potenzial des bis dato leistungsstärksten Ford Focus kam eine üppiger dimensionierte Bremsanlage zum Einsatz. Bei der „Wahl der sportlichsten Autos 2009“ kürten die Leser des Fachmagazins „Sportauto“ mit einem klaren 35,1-Prozent-Votum das mit 263 km/h Top-Speed „schnellste europäische Ford-Modell aller Zeiten“ zur Nummer eins der Kompaktklasse.

Einen Höhe- und zugleich Schlusspunkt der zweiten Focus-RS-Generation setzte das Unternehmen auf 500 Exemplare limitierten Sonderauflage RS 500, die im Frühjahr 2010 auf der AMI Leipzig präsentiert wurde. So legte nicht nur die Leistung um 45 PS auf 350 PS zu, sie lag nun auch schon bei 6000 (anstatt 6500) U/min an. Auch das maximale Drehmoment verbesserte sich um 20 Nm auf 460 Nm und war in dem breiten Drehzahlband von 2500 bis 4500 Touren abrufbar. 5,6 Sekunden für den Spurt von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 265 km/h eine Höchstgeschwindigkeit waren das beeindruckende Ergebnis.

Äußerlich wies der RS 500 eine Folierung in Matt-Schwarz, schwarz glänzende 19-Zoll-Leichtmetallrädern, einen trapezförmigen Lufteinlass in Hochglanzschwarz mit zusätzlicher Spoiler-Lippe, doppelblättrigen Heckflügel und einen sogenannten Venturi-Tunnel zur Kanalisierung des Luftstroms unter dem Wagenboden auf. Farbliche Applikationen wie rote Bremssättel und ein „RS 500“-Emblem am Heck sorgten ebenfalls für Differenzierung. Im Innenraum zeigte sich der Exklusivitätszuschlag an Details wie

einer Mittelkonsole in Kohlefaseroptik mit Editionsplakette sowie roten Ziernähten an Lenkrad und Türverkleidungen.

Am 12. Dezember 2014 bestätigte Ford, dass es auch von der dritten Focus-Generation eine „ultimate Performance-Version“ mit dem RS-Signet geben werde. Zugleich gab das Unternehmen die Gründung eines global agierenden „Ford Performance“-Teams bekannt, und zwar unter Einbeziehung des europäischen „Team RS“ und des „Special Vehicle Teams“ (SVT) in Nordamerika.

Seinen ersten Live-Auftritt auf internationaler Bühne hatte der neue RS dann auf dem Genfer Automobilsalon im März 2015 – mit 350 PS aus einem 2,3-Liter-Vierzylinder und zwei elektronisch gesteuerten Differenzialen, die nicht nur die Kraftverteilung zwischen vorne und hinten regelten, sondern auch die Drehmomentbalance zwischen den Hinterrädern. Bis zu 70 Prozent der Motorleistung flossen damit an die Hinterräder, im Falle extremer Traktionsunterschiede zwischen links und rechts sogar komplett an ein einzelnes Rad. Das Drehmoment von 440 Nm konnte für 15 Sekunden im Overboostmodus auf 470 Nm angehoben werden.

Geboten wurden vier Fahrmodi („Normal“, „Sport“, „Rennstrecke“, „Drift“) und eine Launch Control für traktionsoptimierten Rennstart. Das überarbeitete Fahrwerk verfügte über elektronisch verstellbare Stoßdämpfer mit einem eigens für Rennstrecken entwickelten Setup. Für Einsätze auf der Rundstrecke standen erstmals Semi-Slicks von Michelin als Option zur Wahl, schließlich wies das Datenblatt 268 km/h Höchstgeschwindigkeit und einen Beschleunigungswert von 4,7 Sekunden bis Tempo 100 aus.

Einen Motor hatte der RS natürlich auch. Zwar nun mit einem Zylinder weniger als das unvergleichliche Zylinder-Quintett des Vorgängers, aber dafür mit 350 PS, einem Drehmoment von 440 Nm (im Overboost-Modus sogar für 15 Sekunden von 470 Nm) sowie signifikant gesenkten Verbrauchs- und Abgaswerten.

2016 kürten die britischen Magazine „Autocar“ und „Vehicle Dynamics International“ den damaligen RS-Chefentwickler Tyrone Johnson zum Ingenieur des Jahres und sein Werk zum „Car of the Year“, während die Leserinnen und Leser des deutschen Fachblatts „sport auto“ den RS zum Gewinner des sport auto-Awards in der Kategorie „Kompaktwagen“ wählten.

Im Mai 2017 erklärte das Unternehmen, dass der Ford Focus III RS ab sofort auch mit dem neuen Ausstattungspaket „Blue & Black“ bestellbar sei. Wichtigste Änderung gegenüber dem „RS“: ein mechanisches Vorderachs-Sperrdifferenzial, das die Traktion weiter verbesserte und somit ein noch dynamischeres Fahrverhalten ermöglichte, da dem Rad mit besserer Bodenhaftung mehr Drehmoment zugeleitet und somit Schlupf an der Vorderachse vermindert wurde.

Produziert wurde der Ford Focus III RS, wie seine beiden Vorgänger, im Werk Saarlouis im Saarland. Mit der aktuellen Markteinführung der vierten Focus-Generation lief die RS-Produktion im Frühjahr dieses Jahres aus. Zum Verkaufsstart des Ford Focus III RS hatte das Unternehmen erklärt, das Modell sei eines von insgesamt zwölf neuen Performance-Fahrzeugen, die Ford bis 2020 auf den Markt bringen werde. Die Geschichte der rasanten Kölner mit dem Kürzel RS dürfte also weitergehen. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Ford Focus RS (2002).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus RS (2008).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus RS 500 (2010).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Focus RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Focus RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford