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

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.

Der Escort RS III 1600i betrat 1981 die Bühne, um gegen den Golf GTI anzutreten. Die Basis lieferte der XR3 mit 1,6-Liter-Motor und 96 PS, der auf 115 PS aufgepeppt wurde. Rund 8500 Stück fanden begeisterte Käufer.

Im selben Jahr betrat der Capri III Turbo die Bühne. Er trug zwar den Turbo-Schriftzug, weil so der gewünschte Imagetransfer von den erfolgreichen Rennboliden aus dem Motorsport besser gelang, trotzdem war er – technisch und im Grunde seines Herzens – ein RS. Den standesgemäßen Schub besorgte ein 2,8 Liter großer V6-Motor mit Turbolader sowie Sportauspuff und kontaktloser Transistorzündung. 188 PS und 279 Newtonmeter Maximaldrehmoment sowie rund 215 km/h Höchstgeschwindigkeit waren die wichtigsten Kennzahlen.

Das Kraftpaket verfügte über 235er-Bereifung, eine tiefergelegte Karosserie, ein Sportfahrwerk mit Gasdruckstoßdämpfern, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, verstärkte Trommelbremsen hinten und eine Servolenkung. Als Sonderausstattung gab es ein Sperrdifferenzial.

Der Prospekt schloss mit einem Hinweis für Kunden, denen der schöne Schein vollkommen ausreicht. Falls Sie sich nicht zum Kauf des Capri Turbo entschließen können, brauchen Sie trotzdem auf dessen serienmäßige Besonderheiten nicht zu verzichten. Denn bis auf den Turbomotor können Sie alle RS-Teile aus dem Programm von Ford Motorsport beziehen und sich so ‚Ihren Turbo‘ selbst aufbauen. Kleider machen eben Leute – und RS-Teile Sportwagen.

Eines der spektakulärsten Autos mit dem berühmten Sport-Kürzel aus Köln war der Rallyebolide RS 200 mit dem Heckflügel. Der Prototyp, der die Rückkehr von Ford in den Rallyesport markieren sollte, wurde im November 1984 auf dem Turiner Automobilsalon vorgestellt. Die „200“ im Namenszug bezog sich auf die Anzahl der Fahrzeuge, die zur Homologation für die Gruppe-B-Kategorie zu bauen waren. Neben seiner ursprünglichen Bestimmung als professioneller Zeitenjäger war das Auto damit auch als Straßenversion für Technik-Gourmets und solvente Könner konzipiert, die das erforderliche Budget von 92 500 Mark aufbringen konnten.

Die RS 200 zeichnete sich durch den Mittelmotor mit Transaxle-Antrieb zur Vorderachse, Wahlmöglichkeit zwischen Hinterrad- und Allradantrieb, variabler Kraftverteilung und 50-zu-50-Gewichtsverteilung aus.

Die komplexe Mechanik aus Vorgelege- und Fünfganggetriebe, zwei Kardanwellen sowie drei Ferguson-Sperrdifferenzialen verteilte im Allradmodus das Antriebsmoment im Verhältnis 37 zu 63 Prozent zwischen Vorder- und Hinterachse und sicherte damit Traktionsreserven. Für rutschigen Untergrund gab es eine zusätzliche Einstellung mit gesperrtem Zwischendifferenzial und symmetrischer Kraftverteilung 50 zu 50. Das Reserverad konnte vorne oder hinten untergebracht werden, um je nach Einsatz die Gewichtsverteilung zu variieren. Die beiden 74 beziehungsweise 42 Liter fassenden Kraftstoffbehälter waren im Chassis hinter den Sitzen positioniert.

Den 1,7-Liter-Vier-Ventil-Motor, der in den Jahren zuvor in Rallye-Werks- und Gruppe-C-Sportwagen zum Einsatz gekommen war, wurde für den Einsatz im RS 200 auf 1,8 Liter

Hubraum vergrößert und mit einem Turbolader kombiniert. Ein Mikro-Prozessor des Typs Ford EEC IV, seinerzeit eines der fortschrittlichsten Motorsteuerungssysteme weltweit, taktete und dosierte Benzineinspritzung und Zündung. Im Interesse eines gesunden Temperaturhaushalts waren Auspuffkrümmer und Turbolader vom Motorblock abgerückt, die abgestrahlte Hitze wurde durch Belüftungsöffnungen im Heckspoiler nach außen geleitet.

Dass es dem RS 200 dann dennoch versagt blieb, auf den Rallyepisten der Welt gegen Widersacher vom Schlage eines Lancia Delta S4 oder Audi Quattro S1 Ruhm und Ehre von Ford zu mehren, war dem Reglement der Gruppe B geschuldet. Die Autos hatten sich als zu schnell und zu gefährlich für Fahrer und Zuschauer erwiesen. Nach mehreren schweren Unfällen, teils mit tödlichem Ausgang, zog die Welt-Motorsportbehörde zum Ende der Saison 1986 den Stecker. So blieb dem RS 200 nichts anders übrig, als in anderen Motorsport-Disziplinen zu glänzen. Was er auch tat, vorzugsweise auf europäischen Rallyecross-Pisten und bei Bergrennen einschließlich des legendären „Pikes Peak“-Wettbewerbs in den Rocky Mountains im US-Bundesstaat Colorado.

1984 wurde auch die dritte Ford Escort-Generation wieder durch eine RS-Version getoppt. Der Escort III RS Turbo war das erste europäische Ford-Modell aus Großserienproduktion mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung. Zu den technischen Feinheiten des 132 PS starken Autos zählte auch eine neuartige Differenzialsperre mit Visko-Kupplung und nahezu schlupffreier Zuteilung des Antriebsmoments auf die Vorderräder.

Entwickelt worden war der Escort III RS Turbo von der SVE-Gruppe (Special Vehicle Engineering), die bereits den Capri 2,8 Injection, den Fiesta XR2 und den Escort XR3i hervorgebracht hatte. Als Basisfahrzeug diente ein mit Rallye-Komponenten aufgerüsteter XR3i, dessen 1,6-Liter-Einspritzmotor für die Liaison mit dem Booster ebenfalls gründlich modifiziert worden war.

Ein heruntergezogener Frontspoiler mit integrierten Kotflügel- und Türschweller-Verbreiterungen trug zur optischen Erdung seines Auftritts bei, während ein markanter Heckspoiler für zusätzlichen Abtrieb sorgte. Serienmäßige RS Turbo-Features waren unter anderem eine Zentralverriegelung, ein gläsernes Kurbelhubdach, getönte Scheiben, elektrische Scheibenheber, Ausstellfenster hinten und Recaro-Sportsitze vorne.

Unter dem Titel „Der Sierra Cosworth war Ford’s Granate der 80er“ reflektiert eine Geschichte in Focus Online anschaulich das Wirken des ersten „Cossie“-Sierra, der 1985 auf der Frankfurter IAA „selbst Sportwagen-Fans die Sprache verschlagen“ hatte. Auch heute könne er noch „richtig Spaß machen, unvernünftig und verdammt schnell sein“. So schnell, dass man mit dem Sierra I RS Cossowrth selbst Kontrahenten vom Schlage eines BMW M3 und Mercedes 190 E 2.3-16V den (noch größeren) Heckflügel zeigen konnte.

Wie einige andere seiner RS-Gefährten war auch dieser Sierra dazu auserkoren, via Homologation künftigen Einsätzen im Motorsport den Weg zu bereiten. Unter der Haube des Mittelklassemodells saß ein von Cosworth bearbeiteter Zwei-Liter-Vierzylinder, der 204 PS (150 kW) mobilisierte und für 241 km/h gut war. In zwei Jahren (1986 und 1987) entstanden 6000 Exemplare. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Ford Escort III RS Turbo (1984).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford RS 200 (1984).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Sierra RS Cosworth (1986)

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
