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

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.

Im Prinzip unverändert, aber dank Feintuning an den richtigen Stellen nachgeschärft und verfeinert präsentierte sich 1986 der RS Turbo der vierten Escort-Generation. Das Resultat: noch bessere Fahrleistungen, ein weiter optimiertes Handling und zusätzliche Sicherheitsreserven. Eine überarbeitete Fahrwerksgeometrie sorgte für mehr Lenkpräzision sowie reduzierte Nick- und Tauchtendenzen beim Beschleunigen beziehungsweise Bremsen – Tätigkeiten.

Zwar Jahre nach dem ersten Sierra RS Cosworth mit 204 PS wurde 1987 mit dem Sierra I RS 500 Cosworth noch einmal nachgewürzt. 220 PS und 247 km/h Topspeed können sich auch heute noch für ein leistungsgesteigertes Familienauto sehen lassen. Berühmt wurde vor allem die im Motorsport erfolgreiche Rennversion des Sierra RS 500 Cosworth, mit der Klaus Ludwig 1987 beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring einen Start-Ziel-Sieg hinlegte und ein Jahr später den DTM-Titel einkassierte.

Mit vergleichsweise bravem Heck und dezentem Heckspoiler hob sich der 1988 vorgestellte viertürige „Gentleman-Express“ Sierra II RS Cosworth Stufenheck von seinem stattlich beflügelten Schrägheckbruder deutlich ab. Das damalige Topmodell der zweiten Sierra-Generation wurde von Ford als „ausgereifter, leistungsfähiger Tourenwagen, ein zuverlässiges Hightech-Auto für die Familie, das jedermann problemlos fahren kann“ angepriesen. Vorausgesetzt, man brachte 53 545 Mark mit. Den bewährten Antrieb mit dem 204 PS starken Vierventilmotor plus Visko-Sperrdifferenzial hatten die Ford-Ingenieure praktisch eins zu eins von der Schrägheck-Version übernommen.

Zwei Jahre später kam dann der Allrad-„Cossie“ Sierra II Cosworth 4x4. Die 2,0-Liter Limousine kam auf 220 PS (162 kW) und ein Drehmoment von 290 Newtonmetern.

Den 1991 vorgestellten Ford Fiesta RS Turbo gab es nur in Ländern wie England, Italien und Frankreich zu kaufen. In Deutschland, Österreich und der Schweiz blieb ihm angesichts der kommenden Katalysatorpflicht für Neuwagen der Einzug in die Schauräume verwehrt. Rein fahrdynamisch war das auf jeden Fall ein Verlust, immerhin war der Kleinwagen – er entsprach optisch bis auf wenige Details seinem Modellgefährten XR2i mit seinem 133 PS starken 1,6-Liter-Motor mit Garrett-T2-Turbolader äußerst agil. Einige Fahrzeuge fanden als Re-Importe schließlich doch noch den Weg nach Deutschland.

Mit dem Escort RS 2000 rundete Ford im Herbst 1991 auch die fünfte Generation seines populären Kompaktklasse-Modells mit einer fahrspaßmaximierten Version ab. Äußere Erkennungszeichen dieses von 1992 bis 1993 gebauten Fahrzeugs waren eine heruntergezogene Front mit Doppelscheinwerfern und integrierten Nebelscheinwerfern, Front- und Heckstoßfänger mit aerodynamischem Feinschliff, Schwellerleisten, ein relativ dezenter Heckspoiler und polierte 15-Zoll-Leichtmetallfelgen.

Im Innenraum unterstrichen die obligatorischen Recaro-Sitze, das griffige Sportlenkrad sowie die in dezentem Grau gehaltene Instrumententafel die sportlichen Ansprüche. Die notwendige Bewegungsenergie erzeugte ein 2,0-Liter-Aggregat mit 150 PS (110 kW) und 190 Nm Maximaldrehmoment (von dem 90 Prozent bereits ab 2300 U/min anlagen). Das

war für 208 km/h Spitze und eine Beschleunigung in 8,4 Sekunden auf 100 km/h gut. Der 1992 erschienene Fiesta RS1800i verbreitete als limitiertes Sondermodell, als Ersatz für den ausgelaufenen RS Turbo, seinen Fahrspaß vornehmlich in Großbritannien. Ansonsten entsprach er weitgehend dem deutschen XR2i 16V, der in Deutschland ohne Stückzahlen-Limitierung verkauft wurde.

Dem Escort V RS folgte in den Jahren 1992 und 1993 ein Escort RS, der sich mit dem Kosenamen „Cossie“ schmücken durfte und ebenfalls auf der fünften Modellgeneration basierte. Unter Einsatz modernster Technologien hatten die Ingenieure ein Sportgerät geschaffen, mit dem Ford ab 1993 in der Rallye-Weltmeisterschaft gehörig mitmischte – und das mit beachtlichem Erfolg. Um die Bestimmungen für Gruppe A- und N-Motorsportfahrzeuge erfüllen zu können, mussten innerhalb eines Jahres mindestens 2500 Einheiten gebaut werden. Über diese Homologationsserie hinaus war von Anfang an auch die Produktion als Straßenfahrzeug vorgesehen. Bei der Konstruktion wurden wesentliche Komponenten des Sierra RS Cosworth als Basis verwendet.

Eine besondere Rolle spielte bei der Entwicklung die Aerodynamik. Das zwecks ausgewogener Abtriebsbalance montierte Flügelwerk erhöhte den Luftwiderstand und kostete Topspeed. Form und Größe des Heckflügels wurde daher in rund 200 Windkanalstunden optimiert, zumal sich der Turbomotor – gerade unter Wettbewerbsbedingungen – jede Menge Kühl-Luft um die Nase wehen lassen musste. Der große Heckflügel wurde erstmals in einem speziellen Verfahren aus Kunstharz pressgespritzt und war dadurch um etwa die Hälfte leichter als ein vergleichbares Teil aus Polyurethan.

Die Karosserie des Serienmodells hatten Ford und die Firma Karmann gemeinsam entwickelt und dabei die vom Sierra 4x4 übernommene Bodengruppe auf Maß geschneidert, was den Escort V RS Cosworth im Vergleich zum Serien-Escort in Außenlänge um 175 Millimeter und im Radstand um 26,5 Millimeter wachsen ließ. In der Breite legte das Fahrzeug ebenfalls zu (50 Millimeter).

Auch der Zwei-Liter-Vier-Ventil-Motor mit 220 PS entsprach im Grundaufbau dem des Sierra Cossie. Modifikationen betrafen den Turbolader. Auf die Straße gebracht wurde die Kraft via permanentem Allradantrieb mit visko-gesperren Differenzialen mittig und hinten sowie einer Momentverteilung von 34 beziehungsweise 66 Prozent auf Vorder- und Hinterachse. Ein neu abgestimmtes und gestrafftes Fahrwerk sowie die eigens entwickelte Pirelli-Besohlung des Typs P Zero 225/45 ZR 16 rundete das Werk ab. Zu den Kenndaten des daraus resultierenden Fahrspaßes gehörten eine Standardbeschleunigung von 6,1 Sekunden und die Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h.

1994 folgte die RS-2000-Variante auf der goldenen Mittelspur zwischen ambitionierter Sportlichkeit und solider Integrität ins Familien- und Alltagsleben. 150 PS gab es serienmäßig, Allrad auf Wunsch. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Ford Sierra RS 500 Cosworth (1987).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Sierra I RS Cosworth (1986).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Sierra II RS Cosworth 4x4 (1990).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Escort RS Cosworth (1992-1996).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Escort RS Cosworth Rallye (1997, Fahrer: Carlos Sainz).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford