



50 Jahre Ford RS-Modelle – eine Geschichte voller Innovationen und sportlicher Höchstleistungen

- Urvater der RS-Geschichte von Ford ist der 15M RS von 1968 mit 70 PS starkem 1,7 Liter großem Vierzylinder-V-Motor
- Erstes echtes Performance-Modell von Ford: der Escort RS 1600 mit Vierventilmotor legte den Grundstein für die fünf Jahrzehnte umfassende Historie dieser Marke
- Spektakulärer Traumsportwagen mit Seltenheitswert: der wunderschöne Ford RS200
- Beflügelt zu tollen Erfolgen im Rallye- und Rundstreckensport: die Aufsehen erregenden RS Cosworth-Modelle von Ford
- Aufbruch in die Moderne: Die drei Generation des Ford Focus RS leisten bis zu 257 kW (350 PS) und gelten als Insignien des Fahrspaßes

KÖLN, im Herbst 2018 – Die Seriensieger auf Rallye- und Rundstrecken dieser Welt stehen auch in den Herzen vieler Autofans auf der Pole Position: Mit seiner RS-Modellfamilie hat Ford 1968 ein besonders spannendes Kapitel seiner Unternehmensgeschichte aufgeschlagen, das reich gespickt ist mit grandiosen Erfolgen und faszinierenden Automobilen.

Wir schreiben das Jahr 1968. Noch hat kein Mensch seinen Fuß auf den Mond gesetzt und auch die Concorde wartet als erstes Überschall-Passagierflugzeug auf ihren Premierflug. Aber Ford Europa, als selbständige Organisation gerade neu gegründet, läutet ganz ohne großes Aufsehen den Beginn einer Epoche ein – und lässt das erste RS-Modell zu Kunden rollen. Es basiert auf dem 15M der Baureihe P6, der zuvor noch Taunus hieß, und schöpft zunächst 70 PS aus einem 1,7 Liter großen Vierzylinder-V-Motor. Dies beflügelt das zweitürige, serienmäßig mit Gürtelreifen, schwarzen Rallye-Streifen, Zusatzinstrumenten und -scheinwerfern ausgestattete Coupé immerhin zu einer Höchstgeschwindigkeit von 153 km/h, was zu seiner Zeit schon als ziemlich flott galt. Als der 15M RS im Frühjahr 1968 auf den Markt kommt, kostet er 7.760 Mark und ist bereits Teil einer kleinen RS-Modellfamilie, denn Ford schickt fast zeitgleich auch die P7-Modelle 17M RS und 20M RS an den Start. Ein eigenes RS-Logo gab es indes noch nicht.

Zwei weitere Jahre vergehen, bis das Unternehmen – inspiriert von ermutigenden Erfolgen im Rallye-Sport – das erste wirklich dynamische RS-Modell aus europäischer Fertigung anbietet: den Escort RS 1600. Er legt den eigentlichen Grundstein für die nunmehr fünf Jahrzehnte umfassende Historie dieser Marke, die eine so wichtige Rolle für das sportliche Image von Ford spielt. Bis heute ist es 27 Serienmodellen vergönnt, dieses Signet im Namen tragen zu dürfen – jedes für sich betrachtet der Top-Performer in seiner Baureihe, stets mit herausragenden Fahrleistungen und einem bemerkenswerten Preis-Leistungs-Verhältnis gesegnet.

RS-Modelle von Ford gab es in praktisch allen Formen und Varianten: mit Front- oder Mittelmotor; allrad-, heck- oder frontgetrieben; mit vier oder sechs Zylindern; als Sauger oder

mit Turbomotoren. Insbesondere die jüngeren Modelle profitierten zudem von intensiven Detailverbesserungen im Windkanal – vom flügelbewehrten Sierra RS Cosworth über den Escort RS Cosworth bis hin zur dritten Generation des Ford Focus RS. Weitere geradezu charakteristische Merkmale praktisch aller RS: Sie reizen stets die technologischen Möglichkeiten ihrer Zeit aus und bereiten dadurch die Bühne für erfolgreiche Auftritte im Motorsport. Kaum verwunderlich, dass der Begriff „Ford RS“ immer auch in einem Atemzug mit zahllosen Siegen bei Rallyes und Rundstreckenrennen auf der ganzen Welt genannt wird.

Vierventil-Technologie debütierte bei Ford bereits 1970

Bereits der erste „echte“ RS, der Escort RS 1600 von 1970, setzt als erster Ford auf Vierventil-Technologie in Verbindung mit zwei obenliegenden Nockenwellen – zur damaligen Zeit ein unerhört modernes Motorenkonzept. Wie viele seiner Nachfolgemodelle steigt er zum Stammgast in den Siegerlisten aller wichtigen Rennsport-Wettbewerbe auf, gewinnt zum Beispiel 1972 die legendäre „East African Safari“-Rallye und 1974 die Tourenwagen-Europameisterschaft. Auch die sportlichen Topmodelle der beliebten Ford Capri-Baureihe, der RS 2600 (1970) und der RS 3100 (1973), fahren von Triumph zu Triumph – darunter etwa die Tourenwagen-EM-Titel 1971 und 1972 (siehe auch Seite 96).

Ab Mitte der 70er Jahre übernimmt ein anderer RS die Rolle des unangefochtenen Seriensiegers: der auf dem Escort der zweiten Generation („Mark II“) basierende RS2000 mit seinen vier Hauptscheinwerfern, bis heute einer der meistverkauften Ford RS aller Zeiten. Im Rallye-Sport gilt der Escort Mk II sogar als lebende Legende, die 1979 – als RS 1800 mit „BDA“-Motor – die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft erringt und im gleichen Jahr ebenso wie 1981 Björn Waldegard und Ari Vatanen zum Titel des Fahrerweltmeisters verhilft.

Mit dem Ford Escort Mk III bricht eine neue Epoche an

Mit der Einführung der dritten, nunmehr frontgetriebenen Escort-Generation ändern sich auch für den RS die Vorzeichen. Setzte der RS 1600i von 1981 erstmals auf Benzineinspritzung und Schaltgetriebe mit fünf Vorwärtsgängen, so sorgt drei Jahre später der 130 PS starke Escort RS Turbo mit aufgeladenem 1,6-Liter-Motor und serienmäßigem Sperrdifferenzial für Aufsehen.

Traumsporthwagen mit Seltenheitswert: Der Ford RS200

Die Show stiehlt ihm jedoch nur wenig später der spektakuläre Ford RS200: Konzipiert als kompromissloser Mittelmotor-Allradler für das damals in der Rallye-WM noch gültige Gruppe B-Reglement, wurde dieser von Ghia mit einem wunderschönen Kunststoffkleid versehene Supersportwagen zwischen 1984 und 1986 in streng begrenzter Stückzahl von lediglich 200 Einheiten hergestellt. Den Antrieb übernimmt ein gut 1,8 Liter großer Vierventil-Turbomotor von Cosworth, das besonders verwindungssteife Monocoque-Chassis entspricht mit seiner Aluminium-Honigwaben-Struktur reinsten Rennsport-Technologie. Im Wettbewerb über 370 PS stark, darf der RS200 sein volles Potenzial im Rallye-Sport jedoch nicht mehr ausspielen: Ende 1986 endet die heute legendäre Gruppe B-Ära aus Sicherheitsgründen vorzeitig. Als exklusivstes und vergleichsweise teuerstes Ford RS-Modell aller Zeiten gehört der RS200 heute zu den besonders gesuchten Sammlerstücken.

Setzen auch aerodynamisch Ausrufezeichen: Die „Cossies“

Mit dem Ende der Gruppe B und dem Aufstieg der Gruppe A als neue Motorsport-Topkategorie schlägt Mitte der 80er Jahre die Stunde des gut 240 km/h schnellen Ford Sierra RS Cosworth, der als 204 PS starkes Fließheck-Serienmodell mit Heckantrieb („Flügel-Cossie“) und einem einzigartigen Preis-Wert-Verhältnis überzeugt. Später bietet Ford den RS Cosworth auch mit Stufenheck-Karosserie und 220 PS (1988) sowie als Allradler (1990) an. Schnell stellen sich auch in der Rallye-WM Erfolge in Form zahlloser Siege ein.

Als klarer Überflieger erweist sich ab 1987 aber der Sierra RS500 Cosworth. Das speziell für den Rundstreckensport optimierte und in begrenzter Auflage angebotene Derivat bleibt für Jahre praktisch unschlagbar, gewinnt 1987 die Tourenwagen-Welt- und 1988 die Tourenwagen-Europameisterschaft ebenso wie – in den Händen von Klaus Ludwig – die Deutsche Tourenwagen Meisterschaft (DTM). Um zu verhindern, dass der RS500 jedes einzelne Rennen dominiert, bleibt so manchem Championat zumeist nur der Eingriff ins Reglement.

In den 90er Jahren konzentriert sich Ford wieder verschärft auf die Königsklasse des Rallye-Sports und präsentiert 1992 mit dem allradgetriebenen, ab Werk 220 PS starken Escort RS Cosworth das geeignete Basisfahrzeug dafür. Erneut fährt Ford von Sieg zu Sieg, so zum Beispiel beim Gewinn der Rallye Monte Carlo im Jahr 1994 durch François Delecour/Daniel Grataloup. Der Escort RS Cosworth bietet auch die Basis für die Entwicklung des ersten World Rally Cars (WRC), das 1997 und 1998 das letzte Kapitel in der beispiellosen Historie des Ford Escort in der Rallye-WM schreibt.

In diese Phase fällt auch das Marktdebüt zweier aufregender RS-Versionen des frontgetriebenen Fiesta: Dem RS Turbo von 1990 folgt zwei Jahre später der RS1800, dem der preisgekrönte Ford Zetec 16V-Vierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen als Antrieb dient. Diese Varianten werden begleitet von etwas zivileren Versionen des Escort RS2000 mit Frontantrieb (1991) und Allrad-Technologie (1994).

Aufbruch in die Moderne: Ford Focus RS Mk I

Mit dem für sein Design und eine überlegene Fahrdynamik gerühmten Ford Focus erster Generation revolutioniert die Marke ab 1998 nicht nur das Segment der kompakten Mittelklasse-Fahrzeuge, 2002 feiert auch das „RS“-Signet ein viel beachtetes Comeback in einem Serienmodell. Der serienmäßig mit einem Sperrdifferential ausgerüstete Fronttriebler mit dem 215 PS starken und 2,0 Liter großen Duratec-Turbo fasziniert mit einem unvergleichlichen „World Rally Car“-Feeling für die Straße und erfreut sich großer Nachfrage: Die auf exakt 4.501 Exemplare limitierte Edition ist schnell ausverkauft – und stellt damit unter Beweis, wie hoch das Interesse an Hochleistungsmodellen von Ford in Europa ist.

So jung und schon ein Klassiker: Ford Focus RS Mk II

Diese Nachfrage stillt ab Frühjahr 2009 der von Grund auf neu entwickelte Ford Focus RS der zweiten Generation – mit einer Topleistung von 224 kW (305 PS) nochmals stärker und schneller. Das Highperformance-Fahrzeug ist seinerzeit das kraftvollste Modell, das je bei Ford in Europa vom Band gelaufen ist. Tatsächlich kann es der neue, von einem 2,5 Liter großen und imposant klingenden Duratec RS-Fünfzylinder-Turbo in puncto Kraft und Rassigkeit, Fahrleistungen und Fahrverhalten mit deutlich exotischeren Konkurrenten aufnehmen – im täglichen Straßenverkehr und auch auf abgesperrten Rennstrecken wie zum Beispiel der legendären Nordschleife des Nürburgrings. Er stellt von 2.300 bis 4.500 Touren konstant ein maximales Drehmoment zur Verfügung, das mit 440 Newtonmeter den Bestwert des parallel angebotenen Ford Focus ST um 38 Prozent übertrifft – und auf diese Weise in praktisch jedem Gang bei nahezu jeder Geschwindigkeit spontan für satten Vortrieb sorgt.

Unterstützung bei der anspruchsvollen Aufgabe, das immense Drehmoment des Ford Focus RS sicher auf die Straße zu bringen, erhält die angetriebene Vorderachse von einer speziell entwickelten Quaife-Differenzialsperre. Dieses System wurde vor dem Einsatz im neuen RS mit sechs Vorwärtsgängen intensiv überarbeitet. Per Computer-aided-Engineering (CAE) identifizierten die Ingenieure des Ford TeamRS jene Bereiche, die sie angesichts der höheren Belastung gezielt verstärkten. In aufwändigen Prüfstand- und Praxistests optimierten sie zudem das Ansprechverhalten des Sperrdifferenzials und den Drehmoment-Transfer zwischen den beiden Vorderrädern. Erfolg: ein nochmals dynamischeres Fahrverhalten auch unter voller Beschleunigung, das unter anderem von einer innovativen

Vorderradaufhängung mit sogenannter „Revo“-Achse profitiert. Das seinerzeit schnellste Serienmodell von Ford sprintet in 5,9 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht auf der Autobahn eine Höchstgeschwindigkeit von 263 km/h. Obwohl noch vergleichsweise jung, hat sich die zweite Generation des Ford Focus RS bereits zum Sammlermodell gemausert.

Stärkster Fronttriebler der RS-Geschichte: Ford Focus RS500

Doch Ford legt noch einen drauf: die RS500 getaufte Sonderedition. Der 257 kW (350 PS) starke Solitär feiert seine Weltpremiere am 9. April 2010 auf der Auto Mobil International (AMI) in Leipzig. Seine Modellbezeichnung erklärt sich aus der strikten Limitierung des Topmodells auf 500 Exemplare, die ohne Ausnahme für den freien Verkauf bestimmt war und jeweils eine Editionsplakette mit der individuellen Produktionsnummer erhielt.

Als Basis des Ford Focus RS500-Antriebs dient der aufgeladene, 224 kW (305 PS) starke 2,5-Liter-Fünfcylinder des Ford Focus RS. Alle Modifikationen zielen auf eine Mehrleistung vor allem im mittleren und oberen Drehzahlbereich ab, ohne Einbußen in puncto Durchzugskraft und Ansprechverhalten bei niedrigen Touren hinzunehmen. Ergebnis: Die Höchstleistung steigt um 33 kW (45 PS) auf 257 kW (350 PS) und liegt bereits bei 6.000/min statt bei 6.500 Touren an. Das maximale Drehmoment wächst von 440 auf 460 Newtonmeter (Nm), die über ein breites Drehzahlband von 2.500 und 4.500 Umdrehungen zur Verfügung stehen.

Erreicht haben die Motoreningenieure von Ford dieses Ergebnis durch umfangreiche Detailmodifikationen, die vor allem den Gaswechsel und den Verbrennungsprozess in den Zylindern in den Mittelpunkt rückten – so etwa ein deutlich größer dimensionierter Ladeluftkühler, der eine höhere Verdichtung ermöglicht, ein modifizierter Luftfilter, ein im Durchmesser vergrößertes Fallrohr der Abgasanlage, eine leistungsstärkere Benzinpumpe sowie eine angepasste Motorsteuerung. Ergebnis: Der Ford Focus RS500 katapultiert sich in nur 5,6 Sekunden auf Tempo 100 und pfeilt bei Bedarf mit 265 km/h über die Autobahn.

Aktuell gültiger Maßstab: Der Ford Focus RS Mk III „Blue & Black“

Das bisher schnellste RS-Modell in der Geschichte des Konzerns ist die dritte Generation des Ford Focus RS*: Der Turbo-Allradler eilt in nur 4,7 Sekunden zur 100-km/h-Marke und klopft fast an der 268-km/h-Marke. Bodenständig bleibt der Extremsportler dagegen beim Preis: Er ist ab 40.675 Euro erhältlich, ein in diesem Segment nahezu unschlagbares Angebot. Die Power für seine eindrucksvollen Fahrleistungen bezieht das 27. RS-Serienmodell der Marke von einer eigens entwickelten Version des turbogeladenen EcoBoost-Direkteinspritzers mit 2,3 Liter Hubraum. Der Benziner mobilisiert eine Spitzenleistung von 257 kW (350 PS) bei 6.000/min und schiebt zwischen 2.000 und 4.500 Touren mit 440 Nm Drehmoment an. Durch einen bis zu 15 Sekunden lang nutzbaren Overboost drücken bei voller Beschleunigung sogar 470 Nm auf die Kurbelwelle.

Der Kompaktsporler begeistert mit einem dynamikorientierten Technologiepaket: Den perfekten Katapulteffekt erzielt der Ford Focus RS zum Beispiel dank der erstmals in einem RS-Modell von Ford verfügbaren „Launch Control“-Funktion. Darüber hinaus gibt der innovative Ford Performance-Allradantrieb mit Dynamic Torque Vectoring Control sein Debüt. Das moderne System kommt erstmals bei einem Hochleistungsfahrzeug von Ford zum Einsatz und passt sich jeweils der aktuellen Fahrsituation an. Bis zu 70 Prozent des Motormoments erreichen die Hinterachse. Über doppelte, elektronisch gesteuerte und hydraulisch betätigte Kupplungseinheiten fließen sie dort, wenn es hilfreich ist, zu 100 Prozent an ein einzelnes Rad. Ein eigenes Steuergerät regelt diese Kraftverteilung zwischen den beiden Hinterrädern und ermöglicht damit auch den sogenannten „Drift“-Modus – ein Novum in diesem Fahrzeugsegment.

Generell gilt für das Fahrwerk des Ford Focus RS: Es wird mit Federn bestückt, die vorn um 33 und hinten um 38 Prozent straffere Raten aufweisen als das ST-Schwestermodell – dennoch bleiben die Komforteigenschaften in der „Normal“-Einstellung praktisch

unverändert. An der Vorderachse kommt die bewährte McPherson-Federbein-Konstruktion zum Einsatz. In Verbindung mit einem neuen Achsschenkel-Design inklusive versteiften Anlenkpunkten und verkürzten Spurstangenköpfen sorgt sie für ein noch direkteres Ansprechverhalten der Lenkung und ermöglicht einen höheren negativen Sturz für ein sportliches Handling.

Auch die Multilink-Schwertlenker-Hinterachse entspricht prinzipiell den anderen Ford Focus-Modellen, allerdings wurde der Querstabilisator aus Platz- und Effizienzgründen ins Heck verlagert. Die Dual-Mode-Dämpfertechnologie ermöglicht einen deutlich größeren Einstellbereich als konventionelle Systeme. Im „Sport“-Modus sorgt sie für ein um 40 Prozent strafferes Fahrwerks-Set-up. Das Ergebnis ist eine außergewöhnlich satte Straßenlage und eine mögliche Querschleunigung von mehr als 1g – dies ist ein Bereich, in den üblicherweise nur Supersport- oder Rennwagen vorstoßen und der im Wettbewerbsumfeld des Ford Focus RS bislang unerreicht war. Hinzu kommt ein neutrales Eigenlenkverhalten im extrem hoch angesiedelten und tendenziell leicht übersteuernd ausgelegten Grenzbereich, in dem engagierte Autofahrer ihren ultimativen Fahrspaß finden.

Die RS-Bremsanlage ist die größte, die bis dato in einem serienmäßigen Ford Focus zum Einsatz kam. Vorne sind 350 Millimeter große, innenbelüftete Scheibenbremsen montiert – der Vorgänger begnügte sich noch mit 336-Millimeter-Discs. Das komplette System erlaubt 30-minütigen ununterbrochenen Rennstreckeneinsatz und besteht einen Hochleistungs-Fading-Test mit 13 aufeinanderfolgenden Maximalverzögerungen aus 220 km/h. Die Bremsscheiben erreichen dabei Temperaturen von gut 800 Grad. In Kombination mit dem RS-Performance-Paket werden die Brembo-Bremssättel in Blau lackiert.

Und es geht sogar noch mehr: Das Ausstattungspaket Blue & Black verleiht dem Ford Focus RS dank mechanischem Vorderachs-Sperrdifferenzial nochmals rasantere Dynamikwerte. Dabei wird dem Rad mit besserer Bodenhaftung mehr Drehmoment zugeleitet, um den Schlupf an der Vorderachse zu mindern – etwa beim Herausbeschleunigen aus Kurven.

* Kraftstoffverbrauch des Ford Focus RS in l/100 km: 10,0 (innerorts), 6,3 (außerorts), 7,7 (kombiniert); CO₂-Emissionen (kombiniert): 175 g/km. CO₂-Effizienzklasse: D.

1) Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren [VO (EG) 715/2007 und VO (EG) 692/2008 in der jeweils geltenden Fassung] ermittelt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen.

Hinweis nach Richtlinie 1999/94/EG: Der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem ‚Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen‘ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei <http://www.dat.de/> unentgeltlich erhältlich ist. Für weitere Informationen siehe Pkw-EnVKV-Verordnung.

Seit 1. September 2017 werden bestimmte Neufahrzeuge nach dem World Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) gemäß (EU) 2017/1151 in der zuletzt geänderten Fassung homologiert. Beim WLTP handelt es sich um neues, realitätsnäheres Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen. Ab dem 1. September 2018 ersetzt WLTP das aktuelle Testverfahren NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) komplett. Während der Auslaufphase des NEFZ werden Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen nach WLTP-Standards auf das NEFZ-Verfahren umgerechnet. Da sich einige Verfahren zur Bestimmung der Verbrauchs- und Emissionswerte verändert haben, ergibt sich eine gewisse Abweichung zu bisherigen Angaben. D. h., ein und dasselbe Fahrzeug könnte unterschiedliche Werte bei Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen aufweisen.

#

Ford-Werke GmbH

Die Ford-Werke GmbH ist ein deutscher Automobilhersteller und Mobilitätsanbieter mit Sitz in Köln. Das Unternehmen beschäftigt an den Standorten Köln, Saarlouis und Aachen mehr als 24.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit der Gründung im Jahr 1925 haben die Ford-Werke mehr als 46 Millionen Fahrzeuge produziert. Für weitere Informationen zu den Produkten von Ford besuchen Sie bitte www.ford.de

Kontakt: Isfried Hennen
Ford-Werke GmbH
+49 (0) 221/90-17518
ihennen1@ford.com

Hartwig Petersen
Ford-Werke GmbH
+49 (0) 221/90-17513
hpeter10@ford.com