

A Ford reménysége: RS200

Írta: Fartik András

2011. december 27. kedd, 16:11 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:27



Látva az ellenfelek potenciálját, Stuart Turner a Ford európai motorsport központjában azonnal leállította az RS1700T-n zajló munkálatokat, hogy nekilássanak egy ütőképesebb autó fejlesztésének.



Látva az ellenfelek (Lancia 037 Rally, Audi Quattro) potenciálját, Stuart Turner a Ford európai motorsport központjában azonnal leállította az RS1700T fejlesztését. „Félreértés ne essék, visszatérünk, de nem ezzel az autóval, amit eddig fejlesztettünk” – jelentette ki a részleg vezetője. Ez 1983-ban történt, arra viszont, hogy egy új gépet láthassanak a Fordtól a rajongók, egészen 1986-ig várni kellett.

A kék oválosok ugyanis ráébredtek, hogy az egyre erősödő B csoportban nem érdemes olyan géppel részt venni, aminek bárminemű kötődése is van a sorozatgyártású kocsikhoz. A munkálatok rögtön elkezdődtek, de éveknek kellett eltelni ahhoz, hogy bemutatkozzon.

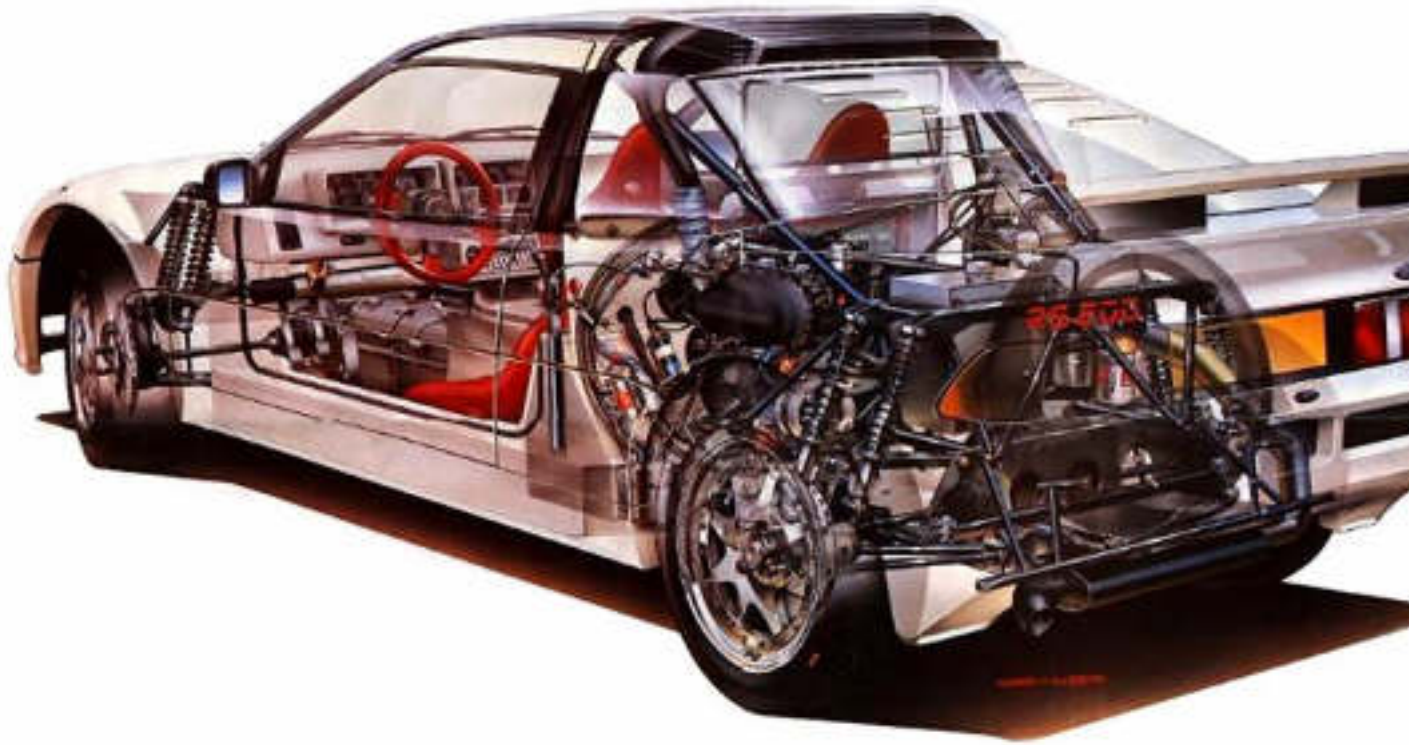
A Ford B csoportos raliautóját, az RS200-at az FIA homologizációs követelményeinek megfelelően fejlesztették ki, és gyártottak le belőle kétszáz darab utcai változatot. A kocsi olyan tökéletesre sikerült, hogy a világ legjobban gyorsuló autójaként bekerült a Guinness Rekordok Könyvébe.

Az autót Nagy-Britanniában építették meg, karosszériáját az a Tony Southgate tervezte, aki korábban Forma-1-es tervezőként tevékenykedett. Munkáját korábbi tapasztalatait felhasználva John Wheeler segítette, aki szintén megjárta a Forma-1-et. A középmotoros autó négykerék-hajtást kapott, és a konkurens típusokhoz képest számos radikálisan új megoldást építettek bele. A középmotoros elrendezés ellenére a sebességváltót az utascella előtt helyezték el, annak a háza magába foglalta a központi és az első differenciálművet is. A súlyeloszlás így tökéletes lett, 49/51 százalékban oszlott meg az első és a hátsó tengely között. A hajtás a hátsó kerekhez egy kardántengelyen, illetve a motor mögé épített differenciálon keresztül jutott el. A gyártás 1984-ben kezdődött és egészen 1986-ig tartott. A karosszéria kevlárból készült, formáját a legendás torinói Ghia Studio tervezője, Filippo Sapino alkotta meg. Vele szemben az volt a Ford elvárása, hogy olyan formát készítsen az autóhoz, ami nem csak a versenyeken állja meg a helyét, hanem piacképes is legyen az autó, hogy a gyár profitot tudjon termelni a járműből. A szélvédő, a hátsó lámpák és az ajtók az akkori Sierra modellből származtak. Az autóhoz kettős keresztlengőkaros felfüggesztést terveztek, kerekenként két darab rugóstaggal, ami szintén egyedi megoldás volt, célja, hogy a lehető legjobb tapadást érhessék el bármilyen körülmény között. Az 1,8 literes négyhengeres Ford motort a Cosworth vette kezelésbe. A turbófeltöltő használatával az utcai verziók 250 lóerősek, a versenyváltozatok 350 lovasak lettek, bár az utóbbiak jobban „felhúzott” változatai 400-450 lóerőt teljesítettek.

A Ford reménysége: RS200

Írta: Fartik András

2011. december 27. kedd, 16:11 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:27



Előzetes információk a Ford RS200-ról

A Ford reménysége: RS200

Írta: Fartik András

2011. december 27. kedd, 16:11 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:27

[illegible]

A Ford reménysége: RS200

Írta: Fartik András

2011. december 27. kedd, 16:11 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:27



A Ford reménysége: RS200

Írta: Fartik András

2011. december 27. kedd, 16:11 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:27



Ferruccio részt vett az amerikai IMSA GTO pályabajnokságban, valamint a Pikes Peak

A Ford reménysége: RS200

Írta: Fartik András

2011. december 27. kedd, 16:11 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:27



Andrew