

klassik **Auto Bild**



LIEBE FÜRS LEBEN

Jahrzehntelang
im selben Auto



DIE SCHNELLSTEN

KOMPAKT-



So fahren
Kinder im
Oldie **sicher**

SPORTLER



Zu Besuch bei **Porsche-**
Tuner **Alois
Ruf**

Dieses Auto schickte **Frua**
als Bewerbung
an **BMW**



S IN ALLEN FARBEN

Ein Mercedes-
Sammler erklärt seine
besondere Leidenschaft



VW

Golf Limited

LANCIA

Delta Integrale Evo II

Ford

Escort RS Cosworth

DIE SPORT KLASSE

Anfang der 90er sprengten ein paar Hersteller die Grenzen des Kompaktsegments. Die über 200 PS

starken Hightech-Granaten begeistern noch heute - im Stand und unter Volllast

LEUCHTFEUER

Weil die Rallyesiege des Delta Lancia beflügelten, ahmten andere das nach. VW verrührte dazu zwei Golf-Varianten, Ford sogar zwei völlig verschiedene Autos

FOTO: H. RÄTZKE

Ford

Escort RS Cosworth

KRAFTMEIER

Unter der Escort-Karosserie steckt beim Cosworth eine Heckantriebs-Bodengruppe. In den Drift geht er fast von allein über, wenn der Fahrer ihn versteht



VOLLE DECKUNG, was jetzt kommt, ist Motorsport hautnah! Schließlich sind wir hier nicht samstags bei Minimal und laden uns das Pfund Bohnenkaffee zu 14,20 Mark in unseren Kompakt-Einkaufswagen, die Zehner-Eierpappe für 2,59 und die AUTO BILD für 1,40.

Klar steht da Golf am Heck oder Delta oder Escort. Und logisch wurden mit diesen Typen damals um 1990 die Reihenhaussiedlungen flächendeckend mit Lebensmitteln und Lektüre versorgt, so dass sich noch heute jeder an sie

„Neun Formel-1-Fahrer sind mit Cosworth-Motoren Weltmeister geworden.“

Ford-Werbung 1993

als Brot-und-Butter-Autos erinnert. Aber das ist eine andere Geschichte. Bei diesen dreien hier ist der Kofferraum außergewöhnlich klein, dafür die Driftwinkel außergewöhnlich groß, weswegen die Eier nicht heil zu Hause ankomen würden. (Über den direkten Zusammenhang gleich mehr.)

Also, zur Seite treten oder einsteigen und gut festhalten, wenn jetzt der Ford Escort brabbelnd auf der Piste steht. Das hier ist nur formal Golf-Klasse, aber eigentlich Profisport, Abteilung Attacke.

Die Drehzahl wird angehoben, damit sich der Escort beim schnellen Start nicht verschluckt. Dann schießt er los; wummernd, hämmernd, mit absurdem Druck.

Im normalen Fahrbetrieb war schon eine Art Jekyll-&-Hyde-Charakter aufgefallen: bis etwas über

2500 Umdrehungen satt und sanft, darüber explosiv. Bei schnellerer Fahrt sorgt jetzt die Abstufung des Fünfganggetriebes dafür, dass der Ladedruck immer nah an den maximalen 0,95 Bar (Overboost bis 1,3 Bar) und der Charakter eindeutig Hyde bleibt.

Ein normaler Escort wäre mit den resultierenden 220 PS selbst im dritten Gang noch überfordert, aber hier helfen die Hinterräder bei der Kraftübertragung mit. Und wie! Von Traktionsproblemen keine Spur, bis der Fahrer es in der Kurve anders will. Dann lässt sich mit beherztem Griff ins Lenkrad und einem ebensolchen Tritt aufs Gas das Heck anstellen wie zu den besten Zeiten der Rallyemeisterschaften.

Das ist das zentrale Wort dieses Vergleichstests: Rallye.

Wir parken den Escort, lassen die Hände noch einen Moment auf dem Lederkranz des Airbag-Lenkrads liegen und den Blick durchs Auto schweifen. Nichts, mit Ausnahme der weißen Zifferblätter und der straffen Recaro-Sportsitze, wirkt besonders. Das billige Hartplastik an Türen und Mittelkonsole, die offenen Schrauben in der A-Säulen-Verkleidung, die halbrunden, drehbaren Ascher in



AUFGEHÜBSCHT

Die harten Recaro-Sitze vorne klemmen die Passagiere fest, bieten aber mehr Platz als im Lancia. Hinten sitzt man auf der weichen Standardbank. Die Bezugstoffe sind hochwertig, im Gegensatz zum Plastik. Ladedruckanzeige in der Mittelkonsole bis 1,3 Bar

Sierra Cosworth 4x4 (1989-92)



Ford Escort RS 2000 (1990-93)



Focus RS (2002-03)



Ungleiche Geschwister

Die Basis für den Escort RS Cosworth legte ab 1986 der erste Sierra Cosworth, ein Schrägheckauto mit riesigem Heckflügel, das in der Tourenwagen-Meisterschaft siegte. Eine optisch ent-

schärfte Limousine gab es ab 1989 mit Allradantrieb. Die Technik packte Ford dann unter die für den Rallyesport besser geeignete, kurze Karosserie des Escort. Dessen zivile Sportversion RS 2000

beließ es bei sportlichem Zierrat und Fahrwerk, hatte aber auch nur 150 PS aus einem Zweiliter-16V-Sauger. Der Nachfolger Focus RS, 215 Turbo-PS stark, ist ebenfalls konventionell gebaut.



FARBENLEHRE

Der Zweiliter von Cosworth basiert auf dem Motorblock des Ford Pinto. Silberne Deckel tragen Escort mit kleinem Turbolader (Code YBP). Blau: Escort großer Turbo (YBT). Grün: Sierra mit Kat (YBG). Rot: Sierra ohne Kat (YBB, YBD, YBJ). Aus Rennversionen holte Cosworth bis zu 689 PS raus!



KONTRAST
Die Karosserie des Ford ist mit Luftein- und auslässen übersät. Im Serienauto sind viele funktionslos, etwa die hinter den breiten Kotflügeln. Die Golf-Karosserie wirkt hingegen betont schlicht

>> den hinteren Seitenteilen – das alles ist der karge Ford-Standard der frühen 90er. Nur elektrische Fenster- und Schiebedach-Bedienung und die nach vorn und hinten schwenkbare Hightech-Leseleuchte in der Mitte des edel bezogenen Dachhimmels sind Luxusattribute.

Das Spannende verbirgt sich unter dem beidseits heftig in die vorderen Fußräume ragenden Getriebetunnel und dem hohen Kofferraumboden: Technik, die aus einem normalen Kompaktwagen eben ein Rallyeauto macht.

Auf den Schotterpisten hatten in den 1970er- und 1980er-Jahren Marken wie Opel, Fiat, Audi, Peugeot oder Lancia ihr Image poliert. Das lockte am Übergang zu den 1990ern noch einmal neue Kon-

kurrenten an: Ford 1991 mit eben jenem Escort RS Cosworth, VW bereits 1988 mit dem in jeder Hinsicht eher gewollten als gekonnten Rallye Golf. Der wurde aber im Folgejahr flankiert durch einen in der Motorsportabteilung in Kleinserie montierten Allrad-Golf mit motorischer Evolution: dem sagenumwobenen „Limited“. Sie trafen damals (und treffen hier) auf Platzhirsch Lancia, dessen Delta mit Weiterentwicklungen bis zum Integrale Evoluzione II die Wettbewerbe dominierte.

Beide, Delta und Golf, waren zu dieser Zeit bereits recht alte Konstruktionen, vorgestellt 1979 und 1983. Ford wiederum schob seinem erst 1990 präsentierten neuen Escort recht schnell den RS Cosworth hinterher. Der fette Ge-

„Er verbindet die Talente von Ford, die Motorenexpertise von Cosworth und die Karosseriebaufähigkeiten von Karman.“
Britischer Ford-Prospekt

triebetunnel verrät ihn: Er ist der Radikalste des Trios.

Unter die Karosserie des kompakten Fronttrieblers hatte Ford Antriebsstrang und Bodengruppe des größeren Sierra RS Cosworth operiert, der auf einer Heckantriebsplattform basiert. Selbst der Motor ist im einstigen Quermotorauto balanceoptimiert längs über der Vorderachse eingebaut. Kein Wunder, dass er so wunderbar quer kommt, wann immer der Fahrer das gebrauchen kann. Volle zwei Drittel seiner Antriebsleistung überträgt er auf die Hinterachse und stellt den Charakter des Escort so völlig auf den Kopf. Dass wegen der Allradtechnik der Kofferraum wie beim Golf flacher als gewohnt ausfällt: geschenkt! >>

1973



ANFANG
Die erste Rallye-Weltmeisterschaft gewann Alpine-Renault mit dem A110

1974

1975

1976

1977

1978

1979

TOTALE ESKALATION

PERSÖNLICH
Walter Röhrl wurde zweiter Fahrerweltmeister der Geschichte und machte Rallye in Deutschland populär



1980

1981

1982

ALLRAD Audi wollte die Überlegenheit des quattro-Antriebs beweisen und setzte tatsächlich Maßstäbe



1983

1984

1985



GRUPPE B Mittelmotoren in Serienauto-Optik beschleunigten wie Formel-1-Wagen – nur auf Schotter



1986

1987

1988

1989



JAPANER Carlos Sainz wurde 1990 im Toyota Celica Fahrerweltmeister. Ab 1993 kam die Marken-WM

1990



HORROR Am 2. Mai 1986 brannte auf Korsika ein Mittelmotor-Delta-S4 am Fuß eines Abhangs aus. Der tödliche Unfall beendete die Gruppe B

Selbst der in Deutschland zum inoffiziellen Nationalhelden ausgerufenen Walter Röhrl sagt heute, dass der Rallyesport damals Wahnsinn gewesen sei: Wahnsinn, wie auf nicht abgesicherten Strecken durch Spaliere mit Zehntausenden Zuschauern geflogen wurde. Ausgehend von regionalen Orientierungs- und Wettfahrten in den 1960er-Jahren hatte der Rallyesport immer mehr Fans gewonnen. Zur Saison 1973 ließ der Motorsportverband FIA die Europameisterschaft und die zwischenzeitliche „Internationale Rallye Meisterschaft der Marken“ in der neuen „Rallye-Weltmeisterschaft“ aufgehen und startete damit die zwei großen Jahrzehnte des Rallyesports. In der ersten Saison traten etwa Fiat und Ford, Saab, Datsun und Citroën an; Alpine-Renault mit der A110 holte den Titel. Im Folgejahr kam mit dem Lancia Stratos erstmals ein reines Rallyeauto und beherrschte die Mitte der 1970er. 1979 wurde der erste offizielle Fahrerweltmeister ermittelt: der Schwede Björn Waldegård im Ford Escort RS1800.

Mit den 1980ern kamen Röhrl, der Allradantrieb und vor allem ab 1982 die Gruppe B. Für die mussten keine Serienautos mehr angepasst werden. Stattdessen durften Mittelmotorkolossen mit Gitterrohrgerüst und Pkw-ähnlichen Karosserieteilen an den Start gehen. Voraussetzung: 200 Homologationsmodelle für den Straßenverkehr. Peugeot 205 Turbo 16 E2, Ford RS200 und Lancia Delta S4 wurden berühmt mit 0-auf-100-Beschleunigungswerten von 2,6 Sekunden (auf Schotter!) und fuhren selbst die einen (in Wahrheit nur kurzen) Moment lang überlegenen Allrad-Frontmotor-Audi-quattro in Grund und Boden. Das Ende kam 1986, als zuerst ein Ford RS200 bei der Rallye Portugal drei Zuschauer tötete und mehr als 30 zum Teil schwerst verletzte und zwei Monate später Henri Toivonen und Beifahrer Sergio Cresto auf Korsika im Lancia Delta S4 verbrannten. Nach dem Desaster wurde die Gruppe B zum Saisonende verboten, und die Gruppe A trat in den Vordergrund. Mit Abstand am schnellsten gelang die Umstellung Lancia, was bis 1992 sechs Weltmeistertitel in Folge brachte, bevor erst Toyota, dann Subaru und Mitsubishi Weltmeister wurden.



ZU ENG Wo beim 16V-Golf die Lichtmaschine sitzt, ist der G-Lader, wo sie beim G60 sitzt, die 16V-Ansaugbrücke. Also muss sie hinter den Motor. Resultat: ein Antriebsriemen in Rekordlänge über Lader, Kurbelwelle und Lichtmaschine

VW
Golf Limited

GEWALTAKT
Auch ein Syncro ist im Normalfall ein Frontantriebs-Golf. Erst wenn vorn die Traktion abreißt, fließt Kraft nach hinten. Ihn in den Drift zu bringen, ist harte Arbeit



Ausgereizter Baukasten



VW Golf GTI 16V (1986-91)

■ Weil der GTI im Golf II nicht mehr konkurrenzfähig war, brachte VW 1986 den GTI 16V. Unabhängig davon kam der Golf Syncro. Zwei Jahre später folgte der 5000-mal gebaute Rallye Golf als Homologationsmodell für die Gruppe A, der Allrad und den vergrößerten G-Lader des

Polo G40 kombinierte, aber als schwer, unförmig und teuer galt. Ein normaler GTI G60 war ab 1990 erfolgreicher und konterte den seit 1988 überlegenen 150-PS-Opel Kadett GSI 16V. Der Golf III änderte 1991 die Regeln: Sein Sechszylinder ließ den GTI zeitweilig verblassen.



Rallye Golf (1988-91)



Golf III VR6 (1991-97)

SAMMLERSTÜCK
Die 71 Limited von VW Motorsport sind auf einer Plakette fahrerseitig auf dem Motorhauben-Schlossträger nummeriert



» Während Ford zwei komplette Autos verschmolz, um eine Rallyebasis zu bekommen, reichten VW zwei Modellvarianten: Aus dem Rallye Golf kamen der Syncro-Allrad-Antriebsstrang und der G-Lader genannte Schneckenkompressor. Der GTI 16V steuerte den Vierventil-Zylinderkopf und die schlichte Optik bei. Wohl 200-mal kombinierte VW Motorsport beides für einen kleinen Feldversuch. 71 Limited wurden damit gebaut, dazu zwölf normale Rallye Golf auf 16V G60 hochgerüstet – gegen 70 Prozent Aufpreis! Sogar ein Passat und ein Corrado wurden 1990 auf der Essen Motor Show gezeigt und wohl auch wenige Male gebaut; der Passat angeblich fünfmal.

Klettert man aus dem heißen Ford auf den lederbezogenen Ausguck des VW, will man sich fast ein Pfeifchen anzünden. Seine Clubsessel sind nicht nur im direkten Vergleich bequem. Jede Form von Krawall verbot sich VW seinerzeit per schwarzer Einheitsausstattung plus fünftüriger Karos-

serie. Grillumrandung und Embleme im hauseigenen Hellblau anstelle des bei Sport-Golf üblichen Knallrot erledigen den Rest. Wer's seriöser braucht, muss Mercedes fahren (und könnte das fürs gleiche Geld auch problemlos).

Der Schein trügt jedoch: Im Kern haben wir es hier mit einem Technikträger der Motorsport-

abteilung zu tun, dem zwei paar breite Backen zum Rallyeauto fehlen. Das zeigt sich, wenn man aufs Gas tritt. Dann sprintet der Golf so ansatzlos davon, dass man sich fragt, warum der Kompressor eigentlich als Irrweg gilt.

Während der Golf schon davonfliegt, steckt der Ford jedenfalls noch tief im Turboloch – und das,

obwohl zum Test bereits das Modell aus dem letzten Baujahr mit kleinerem Garrett-T25-Lader vorfuhr, dessen maximales Drehmoment bei 2500 Umdrehungen anliegt – volle 1000 Touren früher als bei der T-35-Variante.

Der schön dezent mit dem Abblasventil zwitschernde Lancia zieht zwar von unten heraus »



HERRENZIMMER Bis zum 260-km/h-Tacho GTI-16V-Standard. Nardi-Holzlenkrad und -Schaltknauf sind nachgerüstet



ELEKTRISCH
Neben Leder bis in die Türen gab es die „Multifunktionsanzeige“ (MFA), ABS, Sitz- und Waschlinsenheizung, Radio Gamma, Grünglas, Schiebedach, elektrische Spiegel und Fenster. Bestellt wurden die Autos als „Golf GTI 16V GKat“ (26 166,66 Mark) mit „Leistungsumfang VW Motorsport“ (23 477,20 Mark) und den einzelnen (vorgeschriebenen) Extras

>> etwas satter und liefert schon unter 2500 Umdrehungen Ladedruck, muss aber dennoch mit Drehzahl gefahren werden, um seine Leistung (und feine Klangkulisse) entfalten zu können.

Der G-Lader dagegen drückt von ganz unten mit bis zu 0,54 Bar in die Brennräume, und ab 3500 Umdrehungen hilft der 16V-Zylinderkopf beim Gaswechsel. Im fünften Gang kommt dann bis mindestens Tempo 180 spürbarer Druck. Tschüss, GTI, du von der Zeit überholter Kindergarten-Golf!

Um nicht falsch verstanden zu werden: Klang und Laufkultur bleiben reizlos wie bei jedem der millionenfach gebauten VW-Vierzylinder mit 1,8 Liter Hubraum und

Der Sprint ist nicht die Paradedisziplin des schweren Allradlers. Seine Domäne ist die Beschleunigung aus mittleren Drehzahlen. "BILD am Sonntag zum Golf Limited

AUFHOLJAGD
Der Lancia Delta debütierte zur Mitte der Golf-I-Bauzeit und ist satte vier Jahre älter als der Golf II. Das sieht man der Grundform an. Trotzdem überlebte er ihn dank kontinuierlicher Weiterentwicklung am Ende um ein Jahr

dem Code 827. Daran ändert das drehzahlabhängige Jaulen des Laders nichts. Der Limited-Motor überzeugt wirklich allein durch Kraft – das allerdings umso mehr, wenn man weiß, dass er der Hubraumzwerg des Vergleichs ist gegenüber den Zweilitern von Lancia und Ford.

Mission also erfüllt – und doch gescheitert, denn VWs Rallye-Engagement war mangels Erfahrung, interner Unterstützung und passenden Antriebsstrangs beendet, bevor es der scharfe Motor an die Startrampe schaffte. Im Asphaltwettkampf der Cosworth-Limited-Integrale-Elite ist das heute natürlich egal, auch wenn sich anders als beim Golf niemand einem

Lancia Delta Integrale nähern kann, ohne ihn schon im Stand röcheln und pfeifen zu hören.

Sechs Konstrukteurs-Weltmeistertitel in Folge haben bei ihm jede Erinnerung an das Basisauto überlagert – was beinahe schade ist. Abgeleitet wurde der Delta vom 1978 vorgestellten Fiat Ritmo. Dessen Bauernhinterachse mit Quersblattfeder hatten Lancias Ingenieure von vornherein zugunsten der aufwendigen Einzelradaufhängung aus den größeren Modellen Beta und Gamma rausgeworfen. Das kantige Design der Karosserie hatte Giorgetto Giugiaro aus der Designstudie Maserati Medici entwickelt, und es ähnelte entfernt noch dem Golf, allerdings dessen

erster Generation. So holte der Delta 1980 als einziger Lancia jemals den Titel „Auto des Jahres“.

Die Sportkarriere wurde nach und nach geformt vom ersten 1,6-Liter-HF-Turbo 1983 bis zum letzten Evolution II 1993 mit Turbo, Allrad, Vierventiltechnik und Hunderten kleinen Verbesserungen an Fahrwerk und Bremse, Aerodynamik und Motor. Keiner der Konkurrenten wurde so alt, keiner so kontinuierlich weiterentwickelt. Allein die fortschreitende Durchlöcherung der Frontpartie bis in die Stoßfänger und die Umrandung der (eigens geschrumpften) Scheinwerfer zur besseren Motor- und Bremsenbelüftung sind ein Kapitel für sich. >>



BRAVE MITTE
Wo die Plastikanteile fehlen, scheint das biedere Basisauto durch: Der Lancer war für Mitsubishi das, was Jetta für VW oder Orion für Ford waren

ANGREIFER AUS DEM OSTEN

In den 90ern dominierten japanische Hersteller die Rallye-WM. Vorne dabei: Mitsubishi mit dem Lancer

1994 verkaufte nicht nur Lancia einen Evo II, sondern auch Mitsubishi. Ermutigt nicht zuletzt vom Erfolg von Toyota (erster Fahrerweltmeistertitel 1990) hatten sich Subaru und Mitsubishi in den 1990ern immer massiver im Rallyesport engagiert. Dem ersten Evo steckt Mitsubishi ab 1992 schon den gekürzten Allradantriebsstrang des größeren Galant unters Blech, um ein kürzeres und leichteres Rallyeauto zu bekommen. (Das Rezept ähnelte stark dem des Ford Escort RS Cosworth, auch wenn bei Mitsubishi immerhin der Motor bei beiden quer sitzt.) Dem Evo II, der dem AUTO BILD KLASSIK-Vergleichstest nach ein paar Aufwärmfahrten mit technischen Problemen als Zuschauer beiwohnt, gaben sie dann schon mehr Radstand und vor allem eine breite-

re Spur, um die Fahrstabilität zu verbessern. Dem kurzen Eindruck nach wirkt er im Handling etwas sperriger als die kurzen Steilheckautos, begeistert aber mit Traktion und Leistung. Kein Wunder: Der Motor rangiert mit sattem 250 PS eine halbe Leistungsklasse über den Konkurrenten. Auffällig sind allerdings das riesige Turboloch und der plötzliche und heftige Schub, sobald der Lader Druck aufbaut. Hier scheint der Mitsubishi so radikal wie der Ford vor dem Wechsel zum kleineren Lader. Die tiefe Sitzposition in den engen Recaro-Sitzschalen gibt dem Fahrer das Gefühl, die kleine Stufenhecklimousine durchaus ums Eck werfen zu können, auch wenn das rundliche Design und die billigen Kunststoffe zwischendurch an das biedere Basisauto erinnern.

SPOILER
Mitsubishi war wie Subaru und Ford berühmt für schamlose Spoilerung seiner Evo-Modelle, die beim Iler sogar noch relativ zurückhaltend ausfiel



RUNDLICH Während Golf und Delta innen die eckigen 80er auftragen, ist der Lancer rundlich wie der Escort





EVOLUTION Mit dem Ur-Delta hat ein Evo II aus dem letzten Baujahr wenig gemein. Der 16V-Zylinderkopf erforderte eine gewölbte Haube, die Kotflügel wurden zwischenzeitlich zweimal verbreitert, im letzten Jahr kamen im Evo II noch 16-Zoll-Felgen

FOTOS: R. RANTZE (7)



FESSELSPIEL Die knallharten Recaro-Schalen waren nur beim Evo II Serie. Jede der acht Sonder-serien, die es allein vom letzten Modell gibt, hat andere Bezüge, beim gelben „Giallo Ginestra“ trifft Alcantara in Schwarz auf gelbe Nähte



Lancia

Delta Integrale Evo II



URTÜMLICH Nur Details wie wie Rückleuchten, Türgriffe und Türsäulen (kleines Foto u.) erinnern noch an den ersten Delta von 1979



VERSPIELT Das kastige Cockpit (o.) irritiert mit Details wie Heizungsreglern mit separater Anzeige. Mit dem Vier-ventil-Zylinderkopf (u.) kamen 1989 tempobetonten Drehzahlmesser und Tacho

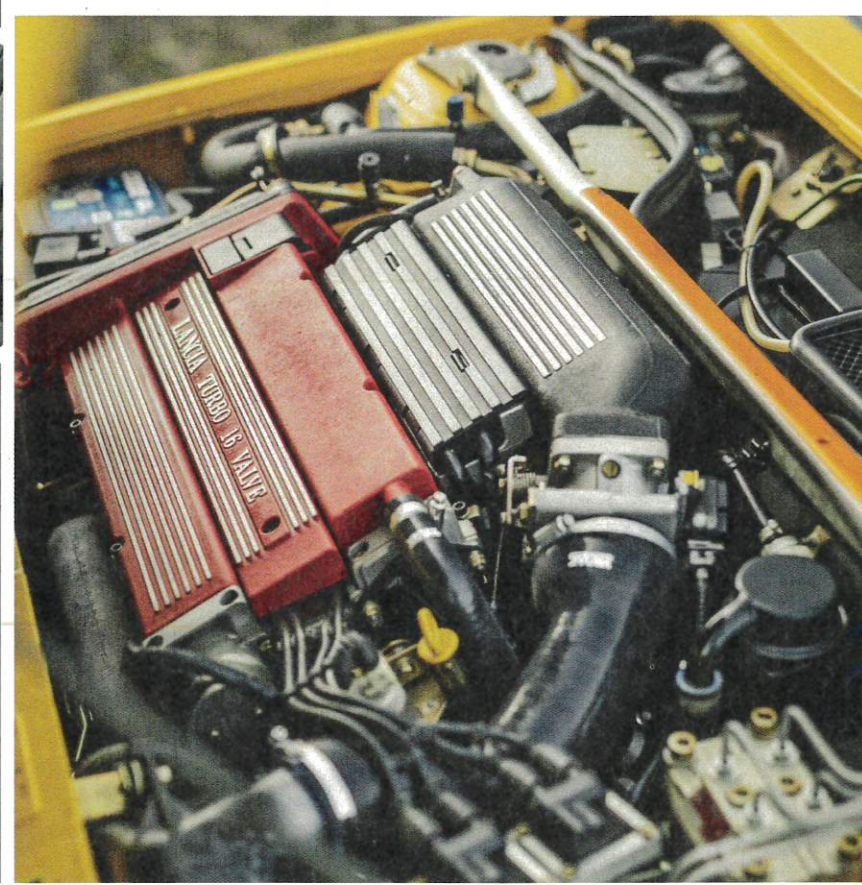
» Wichtiger aber sind das Fahrwerk, die Balance, die Straßenlage. Während der Escort wie ein Stier zum Kampf antritt und der Golf straff, aber geschmeidig wie ein VW-Vorstandsvorsitzender der 80er-Jahre Fährnisse umkurvt, zeigt hier der späte Delta, wie weit schon der frühe fahrwerksseitig der Konkurrenz voraus war.

Auch Allrad-Gölfen haben im Gegensatz zu den normalen hinten eine Schräglenkerachse, also Einzelradaufhängung. Mit ihr hebt der VW nicht mehr so charakteristisch das kurveninnere Hinterrad, er wechselt aber undefiniert zwischen Unter- und Übersteuern, zumal der Syncro-Allrad im Normalfall ausschließlich die Vorderachse antreibt und nur bei Schlupf überhaupt Kraft nach hinten überträgt, und zwar bis zu 50 Prozent.

Dagegen verhält sich der Lancia trotz seines kurzen Radstands unerschütterlich stabil und neu- »



FIAT-TECHNIK Der Doppelnockenwellen-Graugussmotor mit Alukopf des Ingenieurs Aurelio Lampredi entstand 1966. Mit einer 1,6-Liter-Variante wurde Walter Röhrl Weltmeister. Im Delta kamen zwei Liter Hubraum, Turbo und 16 Ventile





» tral, passend zur Kraftverteilung seines Allradantriebs von 47 zu 53 Prozent zugunsten der Hinterachse im Normalbetrieb. Der ist übrigens wirklich als permanenter Allrad ausgelegt, einschließlich drei Differenzialen inklusive eines teuren Torsen-Differenzials an der Hinterachse – gerade im Rallye-Einsatz ist das kein Vergleich zum „Hilfsantrieb“ des Golf, der maßgeblich deshalb im Sport-Einsatz von vornherein chancenlos war.

Wie auch immer: Wo die anderen rutschen respektive schwanen, lässt sich der Lancia zentimetergenau hinstellen. Kampfpiloten mögen noch mehr g aushalten als dieses Auto. Bei allen anderen müsste ihre Berufsgenossenschaft sofortigen Testabbruch verlangen. Die straffste Grundabstimmung innerhalb dieses Trios hilft dabei. Aber vor allem ist Lancias „Camuffo“-Hinterachse mit drei Stablenkern eine der ersten Großserien-Mehrlenkerkonstruktionen, noch vor der Mercedes-Raumlenkerachse und schlicht aus einer anderen Welt.

Amen. ☺

FEINARBEIT
Absolut spurtreues Fahrwerk mit zwei quer und einem längs liegenden Lenker je Seite an der Hinterachse für maximal exakte Radführung



Lancia Delta HF Turbo (ab 1983)

Jahrelanges Trainingslager



Delta S4 Stradale (1985)



Delta HF Integrale (ab 1987)

■ Der Lancia Delta startete 1979 mit 86 PS und wurde dann rasch stärker. Einem GT mit 105 PS (1982) folgte 1983 der HF Turbo mit 131 PS. 1985 kam für den Gruppe-B-Rallyesport ein Mittelmotor-Rennwagen mit 480 PS, Gitterrohrrahmen und Allradantrieb. Mit dem Delta hatte er nur den Namen und entfernte die Form gemein, seine Allrad-Technik fand

1986 aber in einen HF 4WD, der einen Zweitliter anstelle des bisherigen 1.6ers bekam: 165 PS. 1987 erhielt der Integrale erste Spur- und Kotflügelverbreiterungen, der 16V erschien 1989 mit Vierventil-Kopf und gewölbter Haube. Die ab 1991 verkauften „Evoluzione“ kennzeichnet immer neue Feinarbeit an Bremsen, Turboladern und Elektronik.

FOTOS: HERSTELLER (2), R. BÄTZKE (2), BONHAMS

FORD ESCORT RS COSWORTH

PLUS/MINUS

Ford aus den 80ern und 90ern sind eine weitgehend verlorene Generation. Während sich die Älteren an die soliden Limousinen und sportlichen Capri der 70er erinnern, fahren die jungen Ford-Fans auf die Generation Focus mit ihrem Rallye-, Ken-Block-Drift- und Videospiel-Ruhm ab.

Wie gut und vor allem wie besonders der Escort RS Cosworth ist, ist vielen gar nicht bewusst. Dabei ist er der eine Ford aus dieser Zeit, den man als Autofan kennen muss. Das Auto ist nicht nur technisch aufregend und schnell, sondern auch einfach gut: Es taugt für die Supermarkt-Runde ebenso wie für die Reise. Die beste Wahl dafür sind Autos aus den letzten beiden Baujahren ab 1994, die nicht mehr für die Rallye-Homologation nötig waren und bei denen der übergroße Garrett-Turbolader deshalb durch den passenderen, kleineren T25 ersetzt worden war. Damit fährt sich das ganze Auto wesentlich harmonischer. Zudem konnten die Autos (so wie unser Testwagen) ohne den riesigen Heckflügel bestellt werden, was Abtrieb kostet, aber Höchstgeschwindigkeit und gesellschaftliche Akzeptanz bringt. Die hochgezüchteten Cosworth-Motoren erfordern sorgfältige Wartung, die Einschätzungen über ihre Haltbarkeit gehen weit auseinander. Man darf sich aber nichts vormachen: Sportwagenteknik ist teuer, und zwar auch dann, wenn nichts kaputtgeht. So frisst der Escort Cosworth Reifen und Bremsen, 20 000 Kilometer können für einen Reifensatz reichen. Ein Wort zum Rost: Geprüft werden müssen die A-Säulen ab der Frontscheibe abwärts samt der Türscharniere, der Querträger unter der Frontscheibe, der Bereich um den Tankstutzen und die Schweller. Spinnen elektrische Bauteile, liegt es oft am Sicherungskasten, der undicht wird und Kontaktprobleme verursacht.

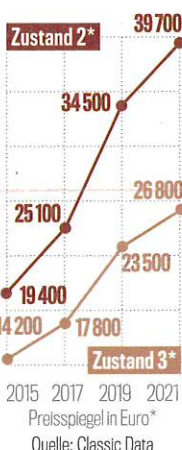
AUSGELAGERT

Das Heck ist höher als beim normalen Escort. Trotzdem belegt der Allrad den Platz fürs Reserverad



MARKTLAGE

7145 Escort RS Cosworth hat Karmann in Osnabrück laut dem englischen Cosworth-Fanklub für Ford hergestellt. Die ersten 2500 waren zur Homologation für die Rallye-WM nötig; danach wurde das Auto als Imagerträger weitergebaut. Außerhalb der kleinen Fanszene wird es heute weithin unterschätzt. Dennoch führt das überschaubare Angebot zu hohen Preisen. Alternativen gibt es leider kaum. Die technisch eng verwandten Sierra RS Cosworth sind mindestens ebenso selten, normale Sport-Ford nicht vergleichbar.



ERSATZTEILE

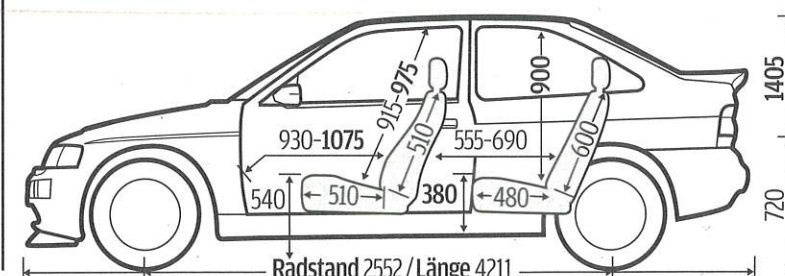
Cosworth-Fahrer müssen leiden. Die Firma wurde über Audi an den Zulieferer Mahle verkauft und ist heute nicht mehr als Motorenbauer aktiv. In Großbritannien gibt es aus anderen Quellen neue Motorblöcke (6500 Pfund) und komplett überholte Motoren (8500 bis 11 000 Pfund). Die vielen speziellen Karosserieteile für den Escort Cosworth sind Raritäten. Für sie existiert ein Gebrauchtmärkte, das Preisniveau ist hoch. Richtig billig wird es dafür überall dort, wo normale Escort-Serienteile verwendet werden können.

TECHNISCHE DATEN

Motor Reihenvierzylinder, vorn längs, zwei oben liegende Nockenwellen, über Zahnriemen angetrieben, vier Ventile pro Zyl., elektronische Benzineinspritzung (Ford EFI) **Hubraum** 1994 cm³, Bohrung x Hub 90,8 x 77,0 mm **Leistung** 162 kW (220 PS) bei 5750 U/min **max.** **Drehmoment** 290 Nm bei 2500 U/min **Spitze** 232 km/h **Antrieb** Fünfgang-Schaltgetriebe, Allrad **Fahrwerk** Einzelradaufhängung, vorn an Federbeinen, Querlenkern

ABMESSUNGEN

Innenbreite v./h. 1355/1345 mm • **Spurweite v./h.** 1467/1490 mm **Breite** 1738 mm • **Sitzplätze** 5 • **Testbereifung** Conti Sport Contact 3



und Stabilisator, hinten an Schräglenkern und Schraubenfedern **Bremsen** Scheiben (innenbelüftet) **Reifen** 225/45 R 16 **Verbrauch** 10,0 l/100 km **Tank** 65 l **zul.** **Gesamtgewicht** 1295 kg **Neupreis** (1994) 59 730 Mark

MESSWERTE

Beschleunigung 0-50/-80/-100 km/h: 2,3/4,5/6,4 s **Elastizität** 60-100 (4.)/80-120 (5. Gang): 3,24/4,23 s **Innengeräusch** bei 50/80/100 km/h: 63/65/68 dB(A) **Wendekreis** l./re. 11,80/11,75 m **Bremsweg** 41,05 m **Leergewicht/Zuladung** 1365/435 kg

KOSTEN

Steuer pro Jahr 302,60 Euro **Versicherung** 512,07 Euro*
* OGC-Prämienbeispiel, Haftpflicht und Vollkasko, Zustand Note 2, bis 5000 km pro Jahr, Einzel-/Doppelgarage

ADRESSEN

Literatur Dan Williamson: Factory-Original Ford RS Cosworth – The Originality Guide to the Ford Sierra, Sapphire & Escort RS Cosworths, Herridge & Sons, 168 Seiten, 45 Euro **Club** Cosworth Club Deutschland, cosworth.de

VW GOLF LIMITED

PLUS/MINUS

Aus nachvollziehbaren Gründen ist der Golf das meistverkaufte deutsche Auto: Er passt immer und für alles, insbesondere ab der zweiten Generation. Er ist robust, ausreichend geräumig, fahrsicher und komfortabel. Selbst mit gehobenen Varianten fällt man nie unangenehm auf, und gerade mit den starken Motorisierungen ist man noch immer zügig unterwegs. Insofern wäre hier ein starkes Plädoyer für den Golf Limited als Alltagsklassiker abzugeben – wenn er denn zu bekommen wäre. Weil er das nicht ist, nehmen solvente Interessenten jedes verfügbare Auto und klären erst dann, welche der typischen Schwachpunkte repariert werden müssen. Erstens: der G-Lader. Der Kompressor ist berüchtigt für verschleißende Dichtleisten, reißende Antriebsriemen, Wellenschäden und geborstene Gehäuse. Tuning verschärft das Problem, freiwillige Wartung samt Riemenwechsel alle 50 000 Kilometer erlaubt Laufleistungen von bis zu 200 000 Kilometern. Ein wirkliches Drama war es lange ohnehin nicht: Fachbetriebe überholten die Lader, und VW verkaufte (bis vor Kurzem) neue. Um den Rest des Motors muss man sich kaum sorgen: Vierzylinder und Viertentechnik sind der Literleistung von 120 PS auch dank Spezialkolben gewachsen. Die Getriebe sind ebenso robust wie die Viscopkupplung des Allradantriebs. Auch Fahrwerk, Kupplung und Bremsen gelten als unproblematisch; die Elektrik gilt ebenfalls als unauffällig. Zweite Schwachstelle: die Karosserie. Wie bitte? Ja, auch die ab Werk bis zur Gürtellinie mit Wachs gefluteten Golf II können nach gut 30 Jahren anfangen zu rosten. Betroffen sind der Frontscheibenrahmen unten und die Heckklappe im Bereich der Kennzeichenbeleuchtung. Auch die Nahtstellen des Heckblechs und der Frontschürze, die Radhäuser, die vorderen Schweller und das Blech hinterm Tankstutzen sind Korrosionsherde.

FLACH Der Syncro-Allrad kostet Platz. Deshalb ist der Kofferraum etwa 100 Liter kleiner als beim Standard-Golf

MARKTLAGE

Ob man's glaubt oder nicht: Selbst rare Limited-Modelle wurden von der Tuningszene bis zur Unkenntlichkeit verschlimmbessert (sogar mit anderen Motoren), verunfallt und zerlegt. Wie viele es von den 71 gebauten noch gibt, ist unbekannt. In öffentlichen Foren angeboten wird nur alle zwei bis drei Jahre mal ein Auto. Je nach Zustand werden dann mittlere bis hohe fünfstelligen Beträge aufgerufen. Weil lange fast alle Teile verfügbar waren, gibt es Nachbauten, die genauso gut fahren wie das Original, aber natürlich keinen Sammlerwert besitzen.



ERSATZTEILE

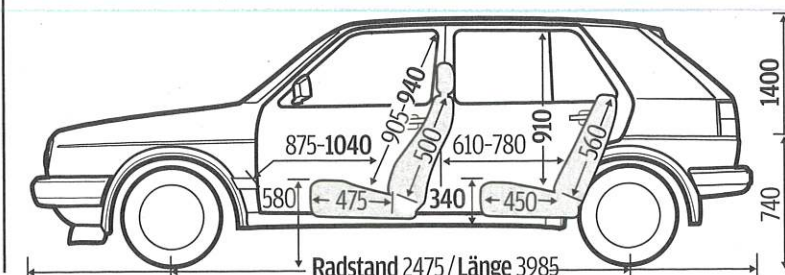
Für den Golf gibt es das meiste günstig. Preisbeispiele: Tür 250 Euro, Frontscheibe 135 Euro (beides VW Classic Parts). Irre: Nachdem VW die leidgeprüften G60-Fahrer lange mit neuen Ladern versorgte, ist gerade das wichtige Teil nun entfallen! Teilehändler haben Restbestände (jetzt ab etwa 4000 Euro!). Kann der Lader überholt werden, sind 500 bis 1000 Euro fällig. Ansonsten sind die im Limited verwendeten Baukasten-Teile verfügbar. Schwierig wird es bei Spezialanfertigungen wie Lichtmaschinen – und G-Lader-Halter und Motorsteuerung. Für vordere Stoßfänger und Blinker gibt es Ersatz aus Amerika: Die Limited tragen die US-Variante mit etwas größeren Blinkern.

TECHNISCHE DATEN

Motor Reihenvierzyl., vorn quer, zwei oben liegende Nockenwellen, über Zahnriemen angetrieben, vier Ventile pro Zyl., elektron. Benzeinspritzung (Digifant) **Hubraum** 1781 cm³, Bohrung x Hub 81,0 x 86,4 mm **Leistung** 155 kW (210 PS) bei 6500 U/min **max. Drehmoment** 252 Nm bei 5000 U/min **Spitze** 230

ABMESSUNGEN

Innenbreite v./h. 1410/1420 mm · **Spurweite v./h.** 1427/1432 mm **Breite** 1665 mm · **Sitzplätze** 5 · **Testbereifung** Dunlop SP Sport



km/h **Antrieb** Fünfgang-Schaltgetr., Allrad **Fahrwerk** v. Einzelradaufhängung an Dreiecksquerlenkern, MacPherson-Federbeinen und Stabilisator, hinten Schräglagerachse mit Federbeinen **Bremsen** Scheiben (v. innenbel.) **Reifen** 195/50 R 15 82 V **Verbrauch** 14,5 l/100 km **Tank** 55 l **zul. Gesamtgew.** 1640 kg **Neupreis** (1989) 68 500 Mark

MESSWERTE

Beschleunigung 0-50/-80/-100 km/h: 3,18/5,35/7,69 s. **Elastizität** 60-100 (4.): 3,84 s, 80-120 (5. Gang): 4,76 s **Innengeräusch** bei 50/80/100 km/h: 65/67/72 dB(A) **Wendekreis** l./r. 11,35/11,40 m **Bremsweg** 45,34 m **Leergewicht/Zuladung** 1265/375 kg

KOSTEN

Steuer pro Jahr 191 Euro **Versicherung** 398,59 Euro*
*OCC-Prämienbeispiel, Haftpflicht und Vollkasko. Zustand Note 2, bis 5000 km pro Jahr, Einzel-/Doppelgarage

ADRESSEN

Literatur R. Hayes: VW Golf Story – Alle Generationen seit 1974, 320 S., Motorbuch, 39,90 Euro **Club/Forum** VW-Golf-Forum (www.doppel-wobber.de)

MITSUBISHI LANCER EVO II

PLUS/MINUS

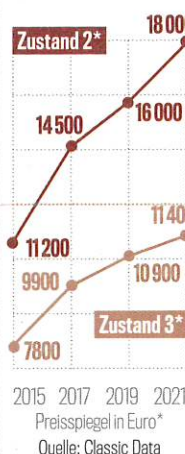
Theoretisch gesprochen: Wenn Sie einen Klassiker mit Rallye-Talenten UND Kofferraum suchen, ist der Mitsubishi Ihr Auto. Mit anderen Worten: Er hat einfach am meisten Platz. Wenn Ihnen der Kofferraum naheliegenderweise nicht das Wichtigste ist, profitieren Sie dennoch von der bekannt guten Serienausstattung der Japaner, der grundsätzlich soliden Kompaktklimousinen-Basis und dem ebenso erprobten Antriebsstrang des Galant, der druntersteckt. Die Karosseriebleche sind relativ gut geschützt, und tragende Teile waren beim Lancer schon ab 1983 galvanisch verzinkt. Bei Modellen aus den 90ern und 2000ern soll der Schutz aber nachgelassen haben; Lancer-Fahrer klagen heute über Rost an Längsträgern und Tankeinfüllstutzen, Tanks und Schwellern. Empfindlich auf schlampige Wartung und/oder fehlendes Warm- und Kaltfahren (wie bei allen Autos hier wegen der Turbolader!) reagieren die Motoren mit der internen Kennung 4G63t. Sie gelten mit einer Literleistung von gut 125 PS schon ab Werk als ziemlich ausgeglichen, wurden beim Lancer in dessen Ramschphase aber oft noch im Hinterhof getunt. Fans schwören, dass das gut geht. Wird die Leistung regelmäßig wirklich genutzt, geht es das aber meist nicht lange. Auch Getriebe und Antriebsstrang geben dann regelmäßig auf. Generell leiden Interessenten für frühe Lancer Evo in Deutschland unter einem Spezialproblem: Weil Mitsubishi Deutschland erst beim Evo VII 2001 mit dem Import begann und die faden 90er-Jahre-Basislimousinen beim besten Willen keine Fanbasis aufbauen konnten, fehlt es an Kennern, Wissen und Teilen. Evo-I- bis -VI-Fahrer brauchen also Pioniergeist und Englisch- oder Japanisch-Kenntnisse, denn nur in den dort durchaus lebendigen Szenen gibt es genug Gleichgesinnte.

UMBAU Da frühe Lancer Evo Rechtslenker sind, müssen die Scheinwerfer beim Import umgebaut werden



MARKTLAGE

Weil die ersten sechs Evo-Generationen in Deutschland nicht verkauft wurden, werden Interessenten eigentlich nur in Großbritannien fündig. Importe aus Japan gibt es praktisch nicht, dafür sind die Marktwerte zu niedrig. Nachteil in beiden Fällen: Die Fahrzeuge sind Rechtslenker. Evo wurden ähnlich wie Golf GTI oder BMW 3er zu großen Teilen verheizt oder getunt. Blender sind der Regelfall. Einen Vorteil gibt es aber: Als Einziger hier ist der Mitsubishi vernünftig bezahlbar.



ERSATZTEILE

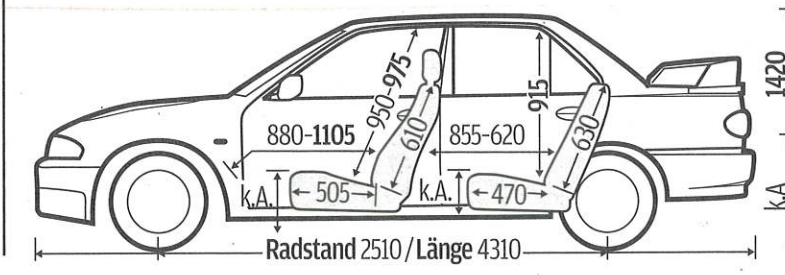
Die nötigsten Verschleißteile sind für die alten Evo zu bekommen. Preisbeispiel: Bremsscheiben 290/150 Euro/Satz. Schon Auspuff oder Fahrwerksteile tauchen in Deutschland aber praktisch nur gebraucht in Kleinanzeigen auf. Hier ist die Suche in Großbritannien unerlässlich, ebenso wie bei allen turbospezifischen Motorteilen. Wenn es um Ersatz für Karosserie und Innenausstattungen geht, hilft ebenso nur der Gebrauchtteile-Markt, der mangels Nachfrage aber wenig bestückt ist. Falls Sie Platz haben: Kaufen Sie sich für kleinstes Geld einen alten Standard-Lancer, und gehen Sie fortan hin und wieder beim Teileträger in Ihrer Scheune „einkaufen“.

TECHNISCHE DATEN

Motor Reihenvierzyl., vorn quer, zwei oben liegende Nockenwellen, über Zahnriemen angetrieben, vier Ventile pro Zylinder, elektron. Benzeinspritzung (ECI Multi) **Hubraum** 1997 cm³, Bohrung x Hub 85,0 x 88,0 mm **Leistung** 184 kW (250 PS) bei 6000 U/min **max. Drehmoment** 309 Nm bei 3000

ABMESSUNGEN

Innenbreite v./h. 1415/1410 mm · **Spurweite v./h.** 1465/1470 mm **Breite** 1695 mm · **Sitzplätze** 5 · **Testbereifung** k. A.



U/min **Spitze** 229 km/h **Antrieb** Fünfgang-Schaltgetriebe, Allrad **Fahrwerk** Einzelradaufhängung an MacPherson-Federbeinen mit Querlenkern, Zugstreben und Stabilisatoren **Bremsen** Scheiben (v. innenbelüftet) **Reifen** 205/60 R 15 **Verbr.** 13,9 l/100 km **Tank** 50 l **zul. Gesamtgew.** k. A. **Neupreis** k. A.

MESSWERTE

Beschleunigung 0-50/-80/-100 km/h: 3,13 s/5,4 s/8,03 s. **Elastizität** 60-100 (4.): 3,84 s, 80-120 (5. Gang): 4,44 s **Innengeräusch** bei 50/80/100 km/h: 64/66/70 dB(A) **Wendekreis** l./r. 12,70/12,90 m **Bremsweg** 41,62 m **Leergewicht/Zuladung** 1260 kg/k. A.

KOSTEN

Steuer pro Jahr 302,60 Euro **Versicherung** 376,07 Euro*
*OCC-Prämienbeispiel, Haftpflicht und Vollkasko. Zustand Note 2, bis 5000 km pro Jahr, Einzel-/Doppelgarage

ADRESSEN

Literatur Brian Long: Mitsubishi Evo – The Road Car & WRC Story, 223 S., Veloce Publishing, nur antiquarisch (auf Englisch) **Foren** evo-forum.de, mitsu-talk.de

