

# Auto

## Wereld

13 DECEMBER 2007

NIEUWPRIJZEN • OPTIES • OCCASIES



### EERSTE TESTS

- FORD FOCUS
- RENAULT KANGOO
- SKODA FABIA COMBI
- PORSCHE CAYENNE GTS

## VOORUITBLIK

# DE PLANNEN VAN AUDI



### DETAILTESTS

- MASERATI GRAN TURISMO
- MINI CLUBMAN COOPER D
- MITSUBISHI LANCER 2.0 DI-D



### TWEEKAMP

AUDI ALLROAD 2.7 TDI vs.  
VOLVO XC70 D5



### DOORGELICHT

MITSUBISHI LANCER EVOLUTION vs.  
SUBARU IMPREZA WRX STI



JONGERVAARD  
FORD ESCORT RS 2000



# BURGERMAN in TRAININGSPAK

De Ford Escort was een alledaagse auto die je op alle hoeken van de straat tegenkwam. Een echte Escort RS 2000 van de eerste generatie vinden is echter andere koek. Die wagen is even zeldzaam als schoonheidskoninginnen die geen job in de media ambiëren. Wij sprongen dan ook een gat in de lucht toen deze puntgave RS 2000 ons pad kruiste. Toen ook nog bleek dat het om een buitengewone versie ging, kon de lol helemaal niet meer op.

Tekst: Iwan Knevez Foto's: David Noole

**T**oen de Ford Escort in 1968 op het autosalon van Brussel werd voorgesteld als de opvolger van de Anglia, was er in Boreham, de thuishaven van Ford Motorsport, al druk getest met een model met de TC-motor uit de Lotus Cortina. Peter Ashcroft en Bill Meade hadden in de compacte Ford een ideale opvolger voor de Cortina gezien en waren in het grootste geheim beginnen te testen. 'We hadden ons oog onmiddellijk op de Escort laten vallen', vertelde Meade ons ooit tijdens een bezoek aan Boreham. 'Maar het was pas na lang aandringen dat we een weekend lang een prototype mochten meenemen. Het eerste wat we deden was er een TC-motor in droppen, iets wat niet zo gemakkelijk ging met die dubbele carburators. Uiteindelijk lukte het toch en de auto toonde meteen potentieel. Restte ons om vlug opnieuw de standaardmotor in te bouwen.'

#### Belgische overwinning

Enkele maanden na de voorstelling in Brussel won Gilbert Staepelaere met een gloednieuwe 1600 TC het Circuit des Ardennes. Het was de eerste overwinning van een Escort, al vertelt Ford overal dat Roger Clark de eerste was die met een Escort TC 1600 een rally won. Niet dus! De Escort evolueerde zeer snel en de TC 1600 werd vervangen door de RS 1600, die werd aangedreven door een door Cosworth ontwikkelde BDA-motor met vier kleppen per cilinder. Een auto die werd gebouwd bij AVO, de Advanced Vehicles Operations in South-De-kendon, waar eerder de design- en R&D-afdelingen waren gevestigd.

Om de nieuwe fabriek te doen renderen, werd een goedkopere versie van de RS 1600 op stapel gezet. Dat werd de Escort Mexico, die zo werd gedoopt naar aanleiding van het succes van de Ford in de marathonwedstrijd Londen-Mexico. De in november 1970 voorgestelde Mexico deelde het koetswerk en de ophanging met de RS 1600, maar moest het wel stellen met een 1.599 cc grote en 86 pk sterke Kent-motor met enkele bovenliggende nokkenas. Een motor die ook werd gebruikt in de Capri en de Cortina GT. Een leuk autootje, maar met wat tegenvallende prestaties. Tenminste, zo vonden de Duitse RS-dealers. Zij vroegen om een auto die ongeveer even snel was als een RS 1600, maar dan wel met een simpelere en goedkopere motor.

#### Leve Duitsland!

Simpele dingen zijn vaak de beste. Om de Escort Mexico te upgraden, had Ford in de nieuwe (Amerikaanse) Pinto-motor een ideale krachtbron gevonden. Alleen was die 1.993 cc grote viercilinder net iets te ruim bemeten voor het motorcompartiment van de Escort. Net als enkele jaren voordien met de TC, moest er opnieuw wat aangepast en verbouwd worden. Nu bestond de oplossing erin de door een V-riem via de motor aangedreven ventilator te vervangen door een elektrische.



De instrumenten waren, afhankelijk van de lengte van de chauffeur, min of meer goed af te lezen. Op de toerenteller ontbreekt de rode zone.



Ergonomisch stelden de auto's van toen niet echt veel voor. In de Escort RS 2000 had je wel uitstekende kuipstoelen en een prettig in de hand liggend sportstuur.



De Pinto-motor was krachtig en betrouwbaar. In de net geen 900 kilogram wegende Escort kon hij zeer goed tot zijn recht.

En er werd niet alleen plaats gewonnen, want door het gebruik van zo'n elektrische ventilator leverde de Pinto-motor in de Escort RS 2000 welgeteld 2 pk meer dan in de Capri. Dat lijkt weinig, maar om Theofiel Boemering even te parafaseren: kleine procentjes maken snelle ventjes! En de Pinto-motor werd gekoppeld aan een Duitse versnellingsbak, een vierbak met een ander schakelpatroon en een hogere eindverbrenging, waardoor de auto wat rustiger was op de Autobahn. Dat de Duitsers ook wat meer comfort vroegen, was binnenin duidelijk te zien. Twee schitterende Scheel-kuipstoelen vervingen de Mexico-zitjes en er zat een sober, maar mooi met leder bekleed RS-sportstuur in. De lay-out van het dashboard bleef ongewijzigd met twee grote, ronde klokken en links daarvan vier kleine wijzerplaatjes. Het koetswerk was hetzelfde als dat van de Mexico, met ronde koplampen en kwartbumpers vooraan. Alleen had de RS 2000 een unieke striping over de flanken en een fijner lijnenspel, vergelijkbaar met dat van de Mexico, op de achterklep en de motorkap. En de RS 2000 stond op aluminium vier-spaaksvelgen in plaats van op stalen

sportexemplaren. Tenminste, toch de voor Duitsland bestemde auto's. Op de voor de Britse markt voorziene RS 2000's waren die velgen een optie. Het was duidelijk dat de Britten voor de RS 2000 tweederangsklanten waren. De eerste 2.000 exemplaren werden allemaal naar Duitsland verscheept. Zodoende werd de doodstrijd van de Mexico nog even verlengd. Maar eens de RS 2000 ook in Groot-Brittannië te koop was, zakke de populariteit van de Mexico in elkaar en werd de RS 1600 nog bijna uitsluitend ver-



In de koffer zie je duidelijk de versterking van de achterophanging en de montagepunten van de rechtop geplaatste schokdempers. De batterij verhuisde van het motorcompartiment naar de koffer.

kocht aan klanten die met hun Escort wilden racen. Op de weg was de RS 2000 met voor-sprong de beste van de drie.

#### Snelle aprilgrap

De meeste RS 2000's van de eerste generatie zijn wit. Of babykamerblauw, maar wel steeds met de donkerblauwe striping. De RS 2000 van Ford-dealer Alain Hamron is metaalgrijs, de kleur van de Capri RS waarmee Glemser-Soler Roig in 1971 de 24 Uren van Francorchamps wonnen. Maar hij is niet alleen omwille van de kleur speciaal. 'Het is een homologatiemodel waarvan er slechts dertig zijn gemaakt', begint de eigenaar. 'De motor is standaard, maar de hele ophanging is gewijzigd. Hij staat op een volledig regelbare Uniball-ophanging en achteraan zitten rechte schokdempers. In de koffer is dan ook duidelijk zichtbaar hoe de achterophanging is versterkt. En er zit een Atlas-achterbrug met sper op.' Een verdere speurtocht leerde ons dat de Groep 1-wagens waarmee Roger Clark en Gerry Marshall in 1974 de Tour of Britain reden dezelfde ophanging hadden als de auto van Alain Hamron. Maar die beschikten wel over een opgekietelde motor. Met zijn 100

Daar nog sportievere RS 2000 ligt zeer laag op zijn brode banden en oogt daardoor nog agressiever.





De sportieve Ford Escorts kan je herkennen aan hun zwarte klampen en hun rode koplampen, maar ook aan de opvallende striping.

pk sterke 2 liter was de RS 2000 in zijn jonge jaren een behoorlijk potent straatvechter. Hij haalde een top van 175 km/u en spurte in 9,5 seconden van 0 naar 100 km/u. Maar om in Groep 1 een deuntje te kunnen meeblazen, homologueerde Ford alras een carburatorkit die het vermogen naar 140 pk joeg. Een goed voorbereide RS 2000 kon zelfs tot 155 pk geraken. Maar was de Escort RS 2000 wel een echte Groep 1-auto? Om te worden gehomologeerd moesten er 5.000 stuks van worden gebouwd. Er wordt echter gefluisterd dat er slechts 3.500 de AVO-fabriek verlieten en dat er, maar dat wordt nergens bevestigd, nog eens 1.000 stuks in Saarlouis zouden zijn gebouwd. Alles wijst erop dat het geen toeval is dat de RS 2000 op 1 april 1974, amper negen maanden na zijn introductie, werd gehomologeerd. Niet dat we Ford hiervoor aan de schandpaal willen nagelen. Uit die tijd dateert een hele rist straffe homologatieverha-

len, gaande van steeds dezelfde auto's die in en uit een hangar reden, tot een schip met 5.000 stuks dat tussen Europa en Amerika was vergaan. Maar daar komen we later nog weleens op terug.

#### Skateboard

Het is intussen zestien jaar geleden dat we onze eigen Escort RS 2000 van de hand deden. De herinneringen aan de eerste rit komen terug wanneer we onze vingers rond het lederen stuur van deze testwagen plooiën. Het was ijskoud en hier en daar lag er nog sneeuw op de weg. Op zijn - toen nog 'brede' - 175/70 R13-banden gleeed de hagelwitte RS 2000 van bocht naar bocht. Heel voorspelbaar. Maar met een sper zou hij nog beter controleerbaar zijn geweest. Die bedenking maakten we ons toen in elke bocht. Deze auto heeft wel een sper. En dat opent perspectieven, denken we. Maar het is helaas buiten de eigenaar gerekend. Wanneer

we de motor willen starten, legt hij haast vaderlijk zijn hand op onze schouder. 'Je hebt het gezien, geen schrammetje. Wanneer hij plat gaat, kost dat 30.000 euro.' Meteen kennen we de waarde van deze unieke auto. We waren trouwens niet van plan met deze puntgave RS 2000, met amper 20.000 kilometer op de teller, de robbedoes te gaan uithangen. Sterker nog, we schamen ons bijna om dit juweeltje onder de dreigende hemel over modderige wegen te jagen. Hoewel, na enkele passages is dat opwellende schuldgevoel al helemaal verdwenen. Vanaf de eerste meter valt op dat deze RS 2000 en onze ex-machine twee verschillende auto's zijn. De motor is dezelfde, maar van de prestaties vallen we vandaag niet meer achterover. Ten onrechte, want de RS 2000-motor is een leuk ding. Hij klimt vlot in de toeren, maar laat ook duidelijk merken wanneer hij niet meer verder wil. Wellicht daarom dat de rode zone op de toerenteller is vergeten. Onze test-



### Man en machine

Alain Hamron runt vandaag een Ford-garage in Overijse, maar is al heel lang een adept van het merk. 'Mijn eerste auto was een Escort TC 1600', vertelt de liefhebber, die vanaf zijn 18e ook een gepassioneerde racer was. 'Ik was op zoek naar een sportieve wagen en droomde van een Simca Rallye 3, toen zowat het summum. Maar die kostte nieuw 75.000 frank, wat voor mij veel te duur was. De tweede-handse TC 1600 heb ik toen voor 45.000 frank op de kop getikt.' Hamron is ook een verzamelaar, want naast de RS 2000 staan in zijn garage onder meer nog een Mustang uit 1965, een Escort RS 2000 Mk2 uit 1976 en een volledig originele Sierra Cosworth RS 500. Al zijn collectiestukken hebben twee dingen gemeen: het zijn Fords en ze zien er gelikt uit.

wagen is snaarhard afgeveerd en staat op stevige 205/50 R15-banden, die op mooie BBS-velgen met honingraatmotief liggen. Dat waren toen de hipste velgen, maar toch prefereren wij de originele RS-wielen. Die laten zich veel makkelijker poetsen en aan

veeg- en schrobwerk hebben wij een broertje dood. Terug naar leukere dingen. Met deze ophanging over bultige snelwegen boenderen is echt geen pretje. Het lijkt alsof onze nieren haasje-over met elkaar aan het spelen zijn. Maar eens op wegeltjes met rally-ambities verandert de grijze Escort in een superefficiënt scheurijzertje. Hij kleeft aan de weg en reageert zeer direct, maar wel rechtlijnig op al onze bewegingen. Heel anders dan de huis-tuin-en-keuken-RS 2000 die wij hadden, telefoneert hij zijn reacties minder snel, maar des te duidelijker door. En wat we er ook mee uitvreten, hij blijft mooi plat door de bochten gaan. Ondertussen schreeuwend om een krachtigere motor.

#### Absoluut niet fout

Het plezier is van korte duur. Net zoals het levensverhaal van de RS 2000 Mk1, die in 1973 en '74 werd gebouwd. Dat is een van de redenen waarom het vandaag zo moeilijk is nog een fatsoenlijk exemplaar te vinden. De Escort van Alain Hamron is dan ook op vele vlakken een uitzonderlijke auto. Zo mooi en zo fris vind je ze niet vaak meer. Veel RS 2000's zijn, al of niet na gebruik in rally's of op circuits, op de

schroothoop getindigd. En als je er al eens eentje tegenkomt, is het vaak een replica. Want niets is makkelijker dan een 2 liter-motor in de auto droppen. De RS 2000 Mk1 werd in maart 1975 opgevolgd door de Mk2, die te herkennen was aan zijn aparte koetswerk met de schuine neus en de dubbele koplampen. Een met zijn 110 pk sterke 2 liter hoogst amusante vierwieler, die door niet-ingewijden helaas vaak als een 'foute' wagen wordt nagewezen. Logisch, want het was lang de uitverkoren auto van net niet genoeg getalenteerde voetballers die zich net niet de BMW's van de toppers, maar wel hun iets te spannende broekjes en nek-tapijten konden permitteren. We zouden er niet graag mee geassocieerd worden. Maar omdat de RS 2000 Mk1 zo zeldzaam is, is het een prima ersatz. En hij is toch nog net iets makkelijker te vinden. Wat zeg je, de voorwielgedreven RS 2000? Heeft die ooit bestaan? 🚗

#### TECHNISCHE STEEKKAART

Motor	vercinder-in-lijn
Cilinderinhoud (cm <sup>3</sup> )	1992
Max. vermogen (kW/pk bij rpm)	74/100 bij 5750
Max. koppel (Nm bij rpm)	105 bij 3500
Transmissie	achtwiel aandrijving, manuele verter.
Lengte/breedte/hoogte (mm)	4140/1600/1390
Wielbasis (mm)	2405
Rijkgewicht (kg)	890
Topsnelheid (km/u)	175
0-100 km/u (sec.)	9,5