

Fords Focus RS WRC 07 debütiert in Finnland



Mit einem rundum überarbeiteten Ford Focus RS World Rally Car will das Werksteam BP Ford seine Führung in der Rallye-Weltmeisterschaft weiter ausbauen. Bereits beim nächsten Lauf, der Rallye Finnland (2. bis 5. August 2007), pilotieren Marcus Grönholm / Timo Rautiainen und Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen zwei brandneue Ford Focus RS WRC 07.

Bei den ersten Testfahrten in Finnland, Italien und Spanien zeigte der unter der Leitung von Christian Loriaux, Technischer Direktor bei M-Sport, entwickelte Turbo-Allradler vielversprechende Ergebnisse. Das neue Auto ist eine Weiterentwicklung der überaus erfolgreichen 2006er Version mit Verbesserungen in den Bereichen Motor, Karosserie und Gewichtsverteilung.

Motor: Das 2,0-Liter Duratec-Triebwerk besitzt gegenüber dem Vorjahresauto unter anderem eine leichtere Schwungscheibe, zudem wurde das Gewicht des Motors durch die Nutzung leichterer Zusatzkomponenten optimiert. Darüber hinaus ersetzt ein einteiliger Abgaskrümmer die bisher zweiteilige Variante. "Diese Veränderungen verbessern das Gewicht, die Kraftstoffeffizienz, die Fahrbarkeit und die Performance im niedrigen Drehzahlbereich", erklärt Loriaux.

Karosserie: Die äußerlichen Modifikationen umfassen die Front- und Heckpartie des Autos. Ein neuer Heckflügel sorgt für einen geringeren Luftwiderstand und eine verbesserte Aerodynamik. Eine weitere sichtbare Änderung sind vertikale statt horizontale Luftauslässe in der Frontschürze. "Die vorherige Bugschürze reichte außerdem zu tief", so Loriaux. "Dadurch schaufelte sie häufig Schotter und Sand auf die Motorhaube und vor die Windschutzscheibe, das irritierte die Fahrer. Durch die leichte Anhebung der Unterkante sollten wir dieses Problem ausgeräumt haben." Weitere Neuerung: Dank einer veränderten Sitzposition nimmt ab sofort auch der Beifahrer in einem Schalensitz mit seitlichem Kopfschutz Platz - ein Plus für die Sicherheit des Navigators.

Kraftübertragung: Auch das Getriebe erfuhr eine erhebliche Gewichtsreduzierung, zudem sind weitere Entwicklungen geplant. "Wir wollen die Geschwindigkeit der Schaltvorgänge weiter verbessern", so der Franzose. "Neue Komponenten haben wir bereits homologiert. Die Entwicklung ist aber noch nicht so fortgeschritten, dass wir sie bereits einsetzen könnten."

Gewichtsoptimierung: Christian Loriaux ist für seine innovative Herangehensweise bei der Senkung des Fahrzeugschwerpunkts bekannt. Auch beim Focus RS WRC 07 wurde jede Komponente auf mögliche Gewichtseinsparungen untersucht, insgesamt sparte das Team rund 20 Kilogramm ein. Verbesserungen gelangen BP Ford beispielsweise bei der Aufhängung, der Pedalerie, beim Wagenheber und sogar dem Radschlüssel. "Der Motor ist rund fünf Kilogramm leichter, dort haben wir eine Menge eingespart", erklärt Loriaux. "Dieses Gewicht können wir in einem anderen Bereich des Autos unterbringen, um auf diese Weise die Balance und das Fahrverhalten zu verbessern."

Jost Capito, Direktor des Ford TeamRS: "Der 2006er Focus gewann bei 25 Einsätzen zwölf WM-Rallyes, das ist eine bemerkenswerte Siegquote. Wegen des strengen Regelwerks ist es unmöglich, große Fortschritte zu erzielen. Aber ich bin überzeugt, dass Christian Loriaux und sein Team Weiterentwicklungen eingeführt haben, die unsere Konkurrenzfähigkeit bei den letzten acht Veranstaltungen dieser WM-Saison nochmals verbessern."

Malcolm Wilson, BP Ford Team-Direktor: "Marcus Grönholm und Mikko Hirvonen haben viele Testkilometer zurückgelegt und zeigten sich sehr zuversichtlich. Äußerlich sind nur einige kleinere Modifikationen zu sehen, die größten Veränderungen liegen unter der Haube. Ich freue mich darauf, das Resultat unserer harten Arbeit in Finnland und bei den kommenden Rallyes in Aktion erleben zu dürfen."

Technische Daten Ford Focus RS WRC 07

Motor: 2,0-Liter Duratec

Hubraum: 1998 ccm

Zylinder: 4, 16 Ventile

Bohrung x Hub: 85 x 88 mm

Turbolader: Garrett mit 34 mm Einlassrestriktor und Ladeluftkühler

Leistung 300 PS bei 6000 U/min

Drehmoment: 550 Nm bei 4000 U/min

Antrieb: permanenter Allradantrieb mit aktivem Zentraldifferenzial

Getriebe: sequenzielles Fünfgang-Getriebe von Ricardo/M-Sport mit
elektrohydraulischer Schaltung

Kupplung: Mehrscheiben-Karbonkupplung von Sachs/M-Sport

Aufhängung: McPherson-Federbeine (vorn) und Längslenker (hinten) mit verstellbaren Reiger-Dämpfern,
Stabilisatoren vorn und hinten, Radlager aus Keramik

Bremsen (Schotter): innenbelüftete 300 mm-Bremsscheiben mit
Vier-Kolben-Bremssätteln von Brembo

Bremsen (Asphalt): innenbelüftete 370 mm-Bremsscheiben mit

Vier-Kolben-Bremssätteln von Brembo

Lenkung: Zahnstangenservolenkung, 1,5-Drehungen von Anschlag zu Anschlag

Räder (Schotter): 7x15??-Felgen mit 650 mm-Reifen von BFGoodrich

Räder (Asphalt) 8x18??-Felgen mit 650 mm-Reifen von BFGoodrich

Karosserie zusammenhängende Karosserie, geschweißter Überrollkäfig aus T45-Stahl

Tankvolumen: 94 Liter

Abmessungen: Länge: 4362 mm, Breite: 1800 mm, Radstand: 2640 mm

Gewicht: 1230 kg