
Ford-Historie (1): Aus dem Windkanal zum Erfolg – Ford Sierra

Selten startete ein Automobilhersteller mit so viel Mut zum Neuen in seinem wichtigsten Fahrzeugsegment durch: Auf dem Papier war der 1982 präsentierte Ford Sierra die Ablösung des kantigen Taunus TC '80. Doch optisch trennten die beiden Hecktriebler Welten. Der neue Mittelklässler war maßgeblich ein Produkt des Windkanals, der Luftwiderstandsbeiwert von 0,34 galt als einer der besten für ein Serienfahrzeug.

Strömungsgünstig integrierte Stoßfänger aus Polykarbonat, mit der Außenhaut bündig verklebte Scheiben sowie integrierte Scheinwerfer und Kühlluftöffnungen zeugten von zusätzlichem Feinschliff. Und vor allem: Wo der Taunus TC senkrechte Stirnflächen aufwies, zeigte sich sein hochmoderner Nachfolger flach, windschlüpfig, geduckt. Der Kontrast fiel umso gigantischer aus, da zu Beginn der Modellkarriere nur die fünftürige, auch „Aero-Heck“ genannte Schrägheck-Version auf den Markt kam.

Der Ford Sierra etablierte sich schnell als eines der erfolgreichsten Modelle seines Segments. Nach nur vier Jahren hatten bereits 1,5 Millionen Einheiten einen Käufer gefunden. Schon im zweiten Produktionsjahr stieg der Sierra zum Marktführer seiner Klasse auf. Auf dem Gipfel dieses Erfolgs rollte im Februar 1987 die zweite, komplett überarbeitete Generation in die Erfolgsspur und brachte als Mitgift gleich eine dritte Karosserievariante mit: die Stufenheckversion.

Obwohl die Karosseriedimensionen des Sierra gegenüber dem Taunus praktisch unverändert geblieben waren, hatte sich das Raumangebot in Schlüsselmaßen wie Bein- und Kopffreiheit spürbar vergrößert. Auch für Sprit und Transportgut hatte der Sierra nun mehr Kapazität als der Taunus. Das Tankvolumen wuchs um sechs auf 60 Liter, das Gepäckabteil von 392 auf 408 Liter, wobei sich das Fassungsvermögen durch Umklappen der Rücksitzbank fast verdoppeln ließ. Noch mehr Variabilität gab es ab der L-Ausstattung: Die Rücksitzbank konnte im Verhältnis 1/3 zu 2/3 geteilt werden.

Bei den Motoren bot Ford die große Auswahl: Neben den Reihenvierzylindern mit 75 oder 105 PS gab es die begehrten V6-Triebwerke von 90 bis 150 PS. Wobei das vorläufige Spitzentriebwerk der Sierra-Baureihe, der 2,8-Liter-Sechszylinder mit Benzineinspritzung, der über 200 km/h schnellen Sportversion XR4i vorbehalten blieb. Hinzu kam der 2,3-Liter-Reihenvierzylinder-Diesel mit 67 PS – das Highlight in Sachen Wirtschaftlichkeit. Alle Motoren ließen sich auf Wunsch mit einem manuellen Fünfganggetriebe kombinieren, die Dieselsonne besaß diese Schaltung serienmäßig.

Im Unterschied zum Taunus verfügte der Sierra über eine komplett neu konstruierte Einzelradaufhängung vorne und hinten, der Heckantrieb indes wurde übernommen. Für Traktion und Spurtreue sorgten eine McPherson-Federbeinkonstruktion vorne und Stabilisatoren. Hinten verrichtete eine Schräglenkerachse Dienst, die an einem neuen, quer installierten U-Hilfsrahmen aufgehängt war. Das Achsgehäuse aus Leichtmetall sorgte für geringe Kosten und Gewicht. Das sportlich abgestimmte Fahrwerk des XR4i bestückten die Experten von Ford zusätzlich mit progressiven Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckstoßdämpfern und einem Querstabilisator an der Hinterachse.

Wesentlichste Neuerung zum Modelljahrgang 1985 war die Ablösung der sportlichen Speerspitze XR4i durch die Allradversion XR4x4 – wahlweise als fünftüriges Fließheckmodell oder als Turnier. Das ultimative Alphetier folgte allerdings im März 1986: der Sierra RS Cosworth. Zu den augenfälligsten Merkmalen zählten ein breiter, weit

heruntergezogener Frontspoiler mit speziellen Luftführungen für Turbolader und Ladeluftkühler, der hochgesetzte Heckspoiler, verbreiterte Türschweller sowie ausgestellte Kotflügel für die 15 Zoll großen, mit 205/50er-Niederquerschnittsbereifung bespannten Felgen – für damalige Verhältnisse wahre Riesenräder.

Das kraftvolle, vom englischen Rennsportexperten Cosworth entwickelte Zwei-Liter-Herz mit Turbolader, Vierventiltechnik und der satten Leistung von 204 PS verwandelte den Hecktriebler in einen veritablen Sprinter, der in sieben Sekunden auf Tempo 100 spurten und bei Bedarf mit 240 km/h über die Bahn schnurren konnte. Der wahlweise in Schwarz, Weiß oder „Mondstein“-Metallic lackierte „Flügel-Cossie“ sollte jedoch nicht nur auf öffentlichen Straßen für sportlichen Fahrspaß sorgen, er lieferte auch die Basis für erfolgreiche Einsätze im Motorsport. Die erste Sierra RS Cosworth-Generation erreichte umgehend Kultstatus. Die auf 5.000 Einheiten limitierte Erstaufgabe und auch die 500 später gebauten RS500-Evolutionsmodelle fanden in kürzester Zeit ihre Liebhaber und besitzen heute Sammlerwert.

Begeisterung generierten die sportlichen Sierra-Modelle aber nicht nur im zivilen Leben. Auch auf Rallyepisten und Rundstrecken demonstrierte der windschnittige Kölner immer wieder seine hohe sportliche Veranlagung – und schrieb mit zahlreichen Rallye-Erfolgen und einer beeindruckenden Siegbilanz in Top-Rennserien wie der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft DTM, den Tourenwagen-Europa- und Weltmeisterschaften sowie der britischen Rennserie BTCC ein eigenes Kapitel in der europäischen Motorsportgeschichte. Am Ende seiner Laufbahn legte er einen Abgang hin, dessen Dramaturgie ihn endgültig zur Ikone erhob: 1987 landete er einen beeindruckenden Start-Ziel-Sieg beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring und verabschiedete sich 1988 mit dem Gewinn der DTM.

Seit seinem Debüt im Herbst 1982 hatte sich der Sierra als eines der erfolgreichsten Modelle seines Segments etabliert. Rund 1,5 Millionen Einheiten konnte Ford in rund vier Jahren verkaufen. Knapp 17 Prozent der europäischen Neuwagenkäufer entschieden sich in der Mittelklasse für den innovativen Kölner, dessen Schöpfer schon im ersten Produktionsjahr 15 bedeutende internationale Auszeichnungen in Empfang nehmen durften.

Auf dem Gipfel dieses Erfolgs ging im Februar 1987 die zweite, komplett überarbeitete Generation an den Start. Markanteste Neuheit: die Karosserieversion mit Stufenheck. Die Außenkonturen präsentierten sich nun geglättet und gerundet, die Fronthaube zog sich bis auf die Stoßfänger hinunter und die Scheinwerfer – ausgestattet mit neuer Stufenreflektor-Technologie für höhere Lichtleistung – schlossen bündig mit der Außenhaut ab. Vergrößerte Glasflächen mit optimierten Türscheiben-Ausschnitten verbesserten zudem die Rundumsicht, während aerodynamischer Feinschliff im Bereich der C-Säule die Seitenwindempfindlichkeit je nach Modellvariante um bis zu fünf Prozent reduzierte.

Dem Motorenprogramm des Sierra spendierten die Ingenieure erstmals das fortschrittliche Magergemisch-Prinzip bei den 1,6- und 1,8-Liter-Vierzylinder-OHC-Motoren mit 75 und 90 PS. Das 150-PS-Kraftpaket 2,8 V6 blieb den allradgetriebenen Topmodellen XR4x4 und Ghia 4x4 Turnier vorbehalten. Am anderen Ende der Leistungsskala glänzte der 67 PS starke 2,3-Liter-Diesel mit minimalem Durst und niedrigen Schadstoffwerten: Bei konstant 90 km/h gönnte er sich lediglich 4,9 Liter/100 km. Und natürlich bot Ford wieder einen „Cossie“ an: den Sierra RS Cosworth II. Der kam diesmal nicht im grellen Streetfigher-Outfit, sondern im seriösen Straßenanzug. Praktisch unverändert blieben das Herzstück mit 204 PS und seine erstligareifen Fahrleistungen.

Die Modellpflege für den Jahrgang 1990 zündete dann eine neue „Cossie“-Stufe: Dank strömungsoptimierter Ein- und Auslassbereiche, modifiziertem Turbolader und vergrößertem Ladeluftkühler leistete die Hochleistungsversion nun nicht nur 220 PS und entwickelte ein Drehmomentmaximum von 290 Nm, das Spitzenmodell brachte seine

Kraft jetzt auch über alle vier Reifen auf die Piste und trug deswegen das Zusatzkürzel „4x4“. Diese Plattform lieferte zugleich die Basis für den Escort RS Cosworth. Auch ein neuer Sechszylinder schmückte das Angebot: Der 145 PS starke 2,9-Liter-V6 besetzte die Position des souveränen Cruisers, der mit geschmeidigem Durchzug aus dem Drehzahl-Tiefgeschoss seine Passagiere zufrieden lächeln ließ.

Nach wie vor stand der Sierra in den drei Karosserieversionen Fließheck, Stufenheck und Turnier zur Wahl. Über der neuen Basisausstattung CLX rangierten die Ausführungen GL, Ghia, XR4i und Cosworth 4x4. Neben den für Ford typisch umfangreichen Serienausstattungen bot das Optionsprogramm den Sierra-Käufern die Möglichkeit, ihr Fahrzeug mit hochwertigen Tuningteilen aus dem Ford RS-Programm optisch zu veredeln. Leichtmetallräder, Heck- und Seitenschürzen, Sport-Lederlenkräder, ein Fahrwerk-Tieferlegungssatz, Front- und Heckspoiler oder Kotflügelverbreiterungen verliehen auf Wunsch einen Hauch von Cosworth. (ampnet/hp)

Bilder zum Artikel



Ford Sierra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Sierra Turnier.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Sierra RS Cosworth (1986)

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
