



Ford Escort RS Cosworth

¿PASION O RAZON?

Puede que algunos recuerden con pasión el genio del anterior Escort Cosworth. Y es que, con la turbina más pequeña, el nuevo motor atiende más a cuestiones de razón: sacrificando de manera casi insignificante el poder de aceleración consigue una notable mejora en el agrado de conducción.

Que el motor del anterior Escort Cosworth era, en términos absolutos, más salvaje y menos racional que el actual lo podría detectar a las primeras de cambio cualquiera que tuviese la oportunidad de conducir ambos modelos. Y, aun así, seguro que ha-

bría quien se quedaría con el «pisa a fondo y cuenta hasta tres» del primero —a cambio de la considerable patada que proporcionaba la turbina grande—, frente a la respuesta más «modosita» del Cosworth con el turbo pequeño. Pero ¡ojó!, no nos engañemos. La diferencia es real y está ahí, aunque no es como para afirmar rotunda-

mente que el nuevo Cosworth sea ahora un coche para todo uso, como lo podría ser, por ejemplo, un VW Golf VR6. O, al menos, no lo es mucho más que lo era el anterior. Porque, agrado de conducción aparte, aunque las prestaciones apenas han variado, siguen más cerca de un superdeportivo que de un coche de calle. Y, a

poco que las queramos aprovechar necesitaremos un camión cisterna siguiendo nuestro rastro. Eso sí, el Escort Cosworth sigue siendo una de las pocas opciones que nos ofrece el mercado para disfrutar de unas prestaciones de altísimo nivel y un comportamiento de lo más deportivo, sin renunciar por ello a las cuatro



Tan sólo la presencia del doble airbag distingue el interior del nuevo RS Cosworth. El resto permanece invariado.



En general, no somos partidarios de las tapicerías de cuero, aunque vengan firmadas por Recaro. Por diseño, los asientos son perfectos.

PRESTACIONES		
	Cosworth T-25	Cosworth T-35
Velocidad máx. en 5. ^a (km/h-rpm)	234,8-6.300	232,3-6.230
ACELERACION		
0-100 m	6,15	5,54
0-400 m	14,24	13,94
0-1.000 m	26,32	25,90
RECUPERACIONES		
400 m en 4. ^a a 40 km/h	19,04	19,19
1.000 m en 4. ^a a 40 km/h	32,25	32,74
400 m en 5. ^a a 50 km/h	19,22	19,64
1.000 m en 5. ^a a 50 km/h	34,25	35,53
ADELANTAMIENTO		
80 a 120 km/h en 4. ^a	6,34	6,81
80 a 120 km/h en 5. ^a	9,56	10,84

DOTACION Y PRECIOS

Pintura metalizada	35.000
Antibloqueo de frenos electrónico	Serie
Aire acondicionado	Serie
Airbag conductor/pasajero	Serie/*64.000
Servodirección	Serie
Cierre centralizado	Serie
Elevavinas eléctricos delanteros/traseros	Serie/N. D.
Respaldo posterior abatible asimétricamente	Serie
Llantas de aleación ligera	Serie
Dos espejos ext. reg. eléctrica/mecánicamente	Serie/N. D.
Faros delanteros antiniebla	Serie
Cristales tintados	Serie
Luz de lectura	Serie
Techo practicable eléctrico/mecánico	*126.000
Apertura remota maletero	Serie
Guantero con llavo y luz	N. D./serie
Cuentarrevoluciones	Serie
Termómetro de agua	Serie
Manómetro de aceite	Serie
Nivel de aceite	N. D.
Termómetro de aceite	Serie
Voltímetro	N. D.
Check-control	N. D.
Alarma antirrobo	Serie
Radio-casete	Serie
Tapicería de piel	*220.000
Regulación volante altura/distancia	N. D./serie
Regulación banqueta en altura	Serie
Regulación banqueta en inclinación	N. D.
Regulación altura cinturones de seguridad	Serie
Regulación apoyo lumbar	Serie
Reposacabezas delanteros/traseros	Serie/serie
Manómetro de turbocompresor	Serie
Lavafaros	Serie
Asientos Recaro	*84.000
Kit aerodinámico	88.000

N. D.=No disponible. (*) Opción montada en la unidad probada.

PRECIO BASE

5.429.000 pts.

PRECIO UNIDAD PROBADA

5.925.000 pts.



La diferencia de prestaciones es la esperada: el nuevo Cosworth acelera algo menos, pero mejora las cifras de recuperaciones y adelantamiento.

inercia. Además, se revisa toda la gestión electrónica de la sobrealimentación, que ahora permite sobrepasar los 0,8 bares de soplado nominales hasta 1,25 bares durante intervalos de hasta ocho segundos, mientras que en el T-35 eran sólo tres segundos. Además, y por citar lo más reseñable, el cambio de turbina se acompaña de un colector de escape optimizado, un nuevo sistema de encendido con bobinas individuales para cada cilindro y un nuevo módulo electrónico de control denominado EEC-IV. También se aumenta el caudal de la bomba de aceite y la capacidad del catalizador, mientras que la culata sufre un rediseño y adopta nuevas guías de válvulas de larga duración.

Resultado oficioso: mismas cifras de potencia y par, pero a 600 y 1.000 rpm menos, res-

plazas y a una buena terminación y acabado. Que el nivel sonoro en el habitáculo sea demasiado elevado —tanto por rodadura como por motor— o el maletero pierda una importante cantidad de litros respecto a otros Escort no se acepta de buena gana, pero no se puede tener todo.

Antes de analizar los aspectos

dinámicos, entremos con más detalle en el aspecto técnico. Básicamente, el cambio más significativo en el motor del nuevo Cosworth es la turbina. Cuando se lanzó este modelo, con el punto de mira puesto en el Campeonato del Mundo de Rallyes, hubo que homologar un turbo «gordo» como el T-35 para poder con-

seguir los más de 350 CV que rinden las versiones de competición. Una vez conseguida la homologación, y puesto que con la turbina grande resulta muy difícil realizar un motor elástico y con unos buenos bajos, sólo había que sustituirla por otra más pequeña, la T-25, también firmada por Garrett y con un 60 por ciento menos de

CARACTERÍSTICAS Y RENDIMIENTO

DATOS DEL FABRICANTE

MOTOR

Situación	Delantero longitudinal
N.º cilindros	4 en línea
Cilindrado	1.993 cm ³
Cebas	90,8x77 mm
Blaque/culata	Fundición/aleación
Distribución	Doble árbol de levas en culata, accionado por correa dentada.
Alimentación	Cuatro válvulas por cilindro
Inyección	Inyección electrónica multipunto, turbocompresor
Refrigeración	Garret T-25 e intercooler
Combustible	Gasolina sin plomo 95 oct.
Compresión	Líquida, con electroventilador
Potencia máxima	8,1
Par máximo	227 CV CEE a 5.750 rpm
	30,5 mkg CEE a 2.500 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total permanente, con diferenciales central y trasero de tipo viscoso. Reparo 3466
Embrague	Monodisco en seco
Grupo final	3,620:1
Ref. del cambio	
(desarrollo)	1.º 3,610 (8,57)
km/h por	2.º 2,080 (14,88)
1.000 rpm	3.º 1,360 (22,75)
	4.º 1,000 (30,94)
	5.º 0,830 (37,28)

BASTIDOR

Susp. delantera	Independiente
tipo	McPherson con brazo transversal inferior
elemento elástico	Resorte helicoidal
estabilizadora	29 mm
Susp. trasera	Independiente
tipo	Ruedas tiradas por triángulos de eje oblicuo
elemento elástico	Resorte helicoidal
estabilizadora	22 mm
Frenos	Doble circuito
ayudas	Servofreno y ABS
delantero	Discos ventilados 278 mm
trasero	Discos ventilados 273 mm
Dirección	De cremallera, asistida
giros/volante	2,25/38 cm
Ø de giro	10,5 m
Neumáticos	225/45 ZR 16
Llantas	8x16 pulgadas
Peso oficial	1.275 kg
Dep. combustible	65 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máxima	: 225 km/h
Aceleración 0-100 km/h	: 6,1 seg.
consumos	
a 90 km/h	7,9 litros
a 120 km/h	10,2 litros
Urbano	11,8 litros

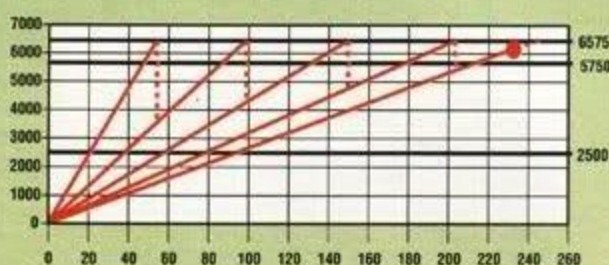
CONSUMO

	km/h	l/100
Ciudad	24,4	12,7
Carretera	94,3	8,5
Autopista	118,8	10,8
Media (40%, 30%, 30%)	73,7	10,9
Autonomía media		600 km

MEDICIONES DE

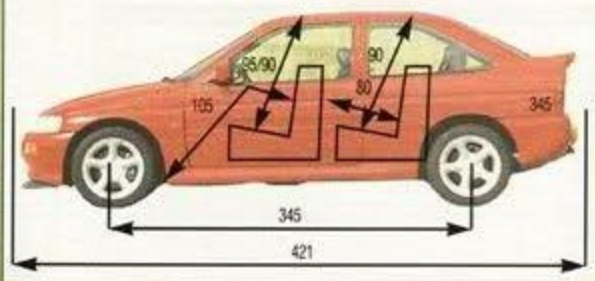
autopista

BANCO DE PRUEBAS



DIMENSIONES (cm)

Altura: 142
Anchura: 173
Vias (del./tras.): 145/147
Anchura int. del./tras.: 136/134
Capacidad maletero: 345dm³



CONDICIONES DE LA PRUEBA

Km al inicio: 1.475. Temperatura: 12 °C. Presión atmosférica: 912 mb.
Peso en báscula y reparto (del./tras.): 1.426 kg (55/45). Neumáticos: Pirelli P Zero.
Presión del./tras.: 2,22, 2,4 kg/cm².

QUINTA RUEDA

	60 km/h	80 km/h	100 km/h	120 km/h	140 km/h	160 km/h
ACELERACION						
TIEMPO (s)	2,58	4,12	6,15	8,54	11,45	15,43
ESPACIO (m)	26	56	106	180	285	451
FRENADA						
TIEMPO (s)	1,63	2,18	2,70	3,19	3,74	
ESPACIO (m)	12,5	23,1	36,2	51,3	71,0	
SONORIDAD						
DECIBELIOS	65,4	67,6	69,8	72,5	75,7	77,2

Tampoco hay variaciones en la carrocería, que conserva su agresiva estética y los descomunales neumáticos en medida 225/45 ZR16.



pectivamente. En cuanto a prestaciones, se anuncian pérdidas en aceleración —ocho décimas en el 0-100 km/h— y mejoras en recuperación, así como consumos reducidos en un 6 por ciento. La realidad coincide sólo en parte. No podemos garantizar que se cumplan los regímenes de potencia y par —la tracción total no nos permite nuestra habitual curva de potencia—, pero una respuesta al acelerador más agradable, sin vacíos apreciables y sin entradas bruscas de potencia, así lo confirman. Los consumos no sólo no mejoran, sino que, concretamente en nuestra unidad de pruebas, son más desfavorables en las mediciones habituales, e igual de alarmantes en conducción deportiva. En cuanto a prestaciones, nos remitimos al cuadro adjunto. Sólo mencionaremos que los datos referidos al T-35 corresponden a una unidad dotada del aparato spoiler trasero, y con casi 100 kg menos de peso real en báscula.

El resto del coche permanece invariado, tanto a nivel de interior como de bastidor, lo que es una pena, pues se podría haber aprovechado la ocasión para montar unos neumáticos con una o incluso dos medidas menos de anchura y, si apuramos un poco, una medida más de perfil. En absoluto se perdería agarre —la eficaz tracción total se encarga de ello—, apenas se resentiría la agilidad y se ganaría tanto en confort como en progresividad al límite, aunque alcanzar este último prácticamente sólo es factible cuando se conduce sobre firme deslizante. Nuestra unidad de pruebas tenía unas pastillas de frenos con un rodaje inadecuado, lo que no permitía aprovechar a fondo las cualidades del bastidor. Pero nuestra experiencia con otros Cosworth —incluso en la presentación oficial del nuevo modelo— nos permiten afirmar que el comportamiento sigue siendo lo mejor del coche. Ahora permite una faceta más relajada gracias al nuevo motor, pero sigue invitando a practicar una conducción en curvas absolutamente de ataque. Y todo ello sin requerir a cambio una exagerada habilidad o destreza de quien se sienta al volante.

Antonio Roncero
Fotos: A. Godino