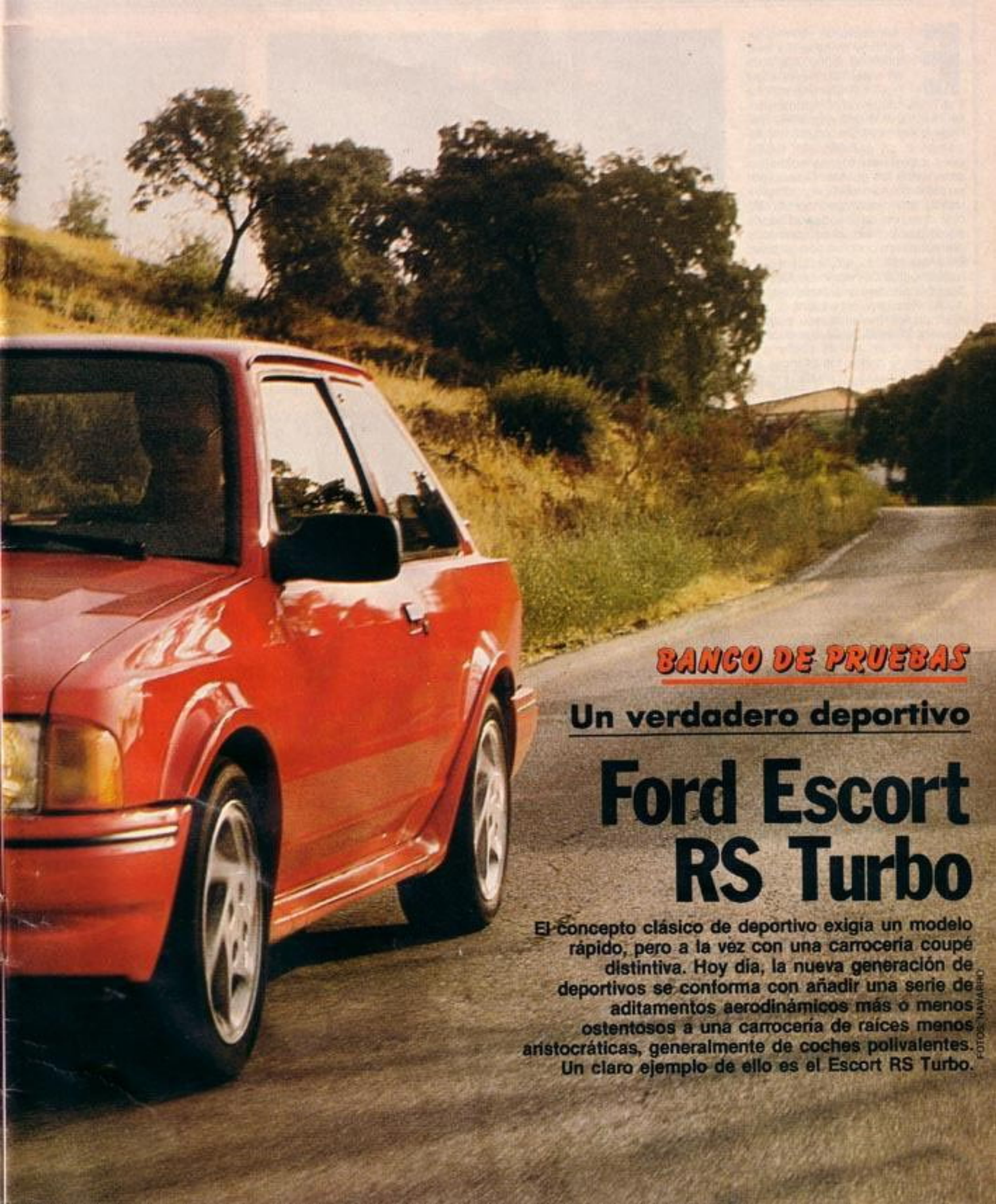
V-3374-BX



BANCO DE PRUEBAS

## Un verdadero deportivo

# Ford Escort RS Turbo

**El concepto clásico de deportivo exigía un modelo rápido, pero a la vez con una carrocería coupé distintiva. Hoy día, la nueva generación de deportivos se conforma con añadir una serie de aditamentos aerodinámicos más o menos ostentosos a una carrocería de raíces menos aristocráticas, generalmente de coches polivalentes. Un claro ejemplo de ello es el Escort RS Turbo.**

FOTOS: NAVARRO

EL concepto de «coche deportivo» es cada día más difícil de definir. A la hora de determinar esta idea, ¿qué es más importante, una línea coupé, un comportamiento intachable o una mecánica refinada y potente? Sinceramente, llegamos a un callejón sin salida, pues en este punto, hay opiniones para todos los gustos. Tirando por la calle de «en medio» y simplificando las cosas, podríamos afirmar que un coche deportivo es aquel que permite a su conductor disfrutar en conducción rápida. Este axioma lo cumplen tanto un moderno 205 GTI como un Alfasud Sprint o un viejo y drástico *Alpine A-310*. Pero por este camino, son muchos los modelos que pueden resultar divertidos de conducir, y según el «hambre» de coche que tengamos, y dados los avances de los Diesel, hasta un modelo movido por gas-oil puede encajar en esta definición.

Así que, recurriendo a la vieja escuela, podría decirse que un coche deportivo es aquel que nos permite disfrutar conduciendo y que es lo suficientemente «exigente» con su piloto para que no pueda llevarlo rápido cualquiera. El RS Turbo encaja con esta definición: un coche potente y que permite circular muy rápido a un conductor experto, pues su estabilidad, sin ser mala, es bastante delicada. El tema de los frenos con antibloqueo Ford es caso aparte y merece un comentario en profundidad.

Estando tan reciente la prueba del Escort XR-3, nos vamos a ahorrar el análisis pormenorizado del interior y exterior de la carrocería, prácticamente idénticos en ambos casos. El acabado es impecable, pero hereda los defectos concernientes a su instrumentación, muy precisa —lo que no dejamos de alabar— pero incomprensiblemente reducida. En un coche tan decididamente deportivo no sólo es un placer conocer con exactitud lo que ocurre dentro del motor, sino una necesidad. Merece la pena destacar los asientos delanteros, ya muy buenos de origen, pero que por alrededor de 25.000 ptas., tenemos la opción de cambiar por unos preciosos Recaro, prácticamente perfectos siempre y cuando no seamos demasiado anchos de espalda.

El equipo es razonablemente completo, incluyendo cierre centralizado de puertas con cerradura de seguridad y alzacristales eléctricos. Hay muchas e interesantes opciones —ver cuadro aparte— pero nos permitimos recomendar algunas de ellas, como el parabrisas térmico, los eficaces limpiafaros, el ordenador de a bordo (notoriamente preciso) y los referidos asientos Recaro.

La habitabilidad es la misma que en cualquier Escort, lo cual podría hacer pensar en una ambivalencia como coche deportivo-familiar, aunque sólo fuera de vez en cuando. Quien piense así, puede ir olvidando la idea, pues a poco que

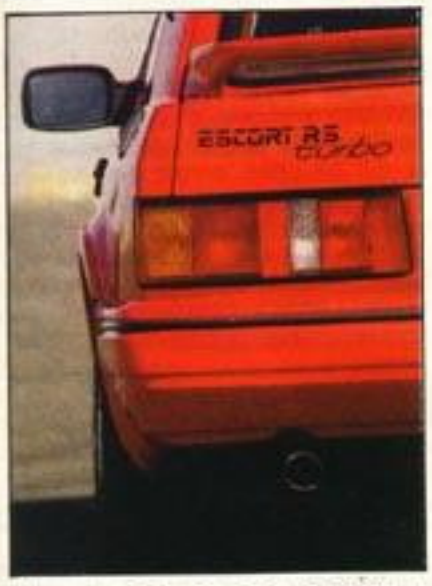
***Instrumentación muy escasa, más aún para un deportivo.***
*Al menos es notoriamente precisa.*

***Acabado Ford, prácticamente intachable.***
*El nuevo salpicadero gama '86 es extensivo a esta versión turbo.*

***Impresionante frontal.***
*Branquias en el capot, cuatro faros, spoilers y suspensión rebajada.*

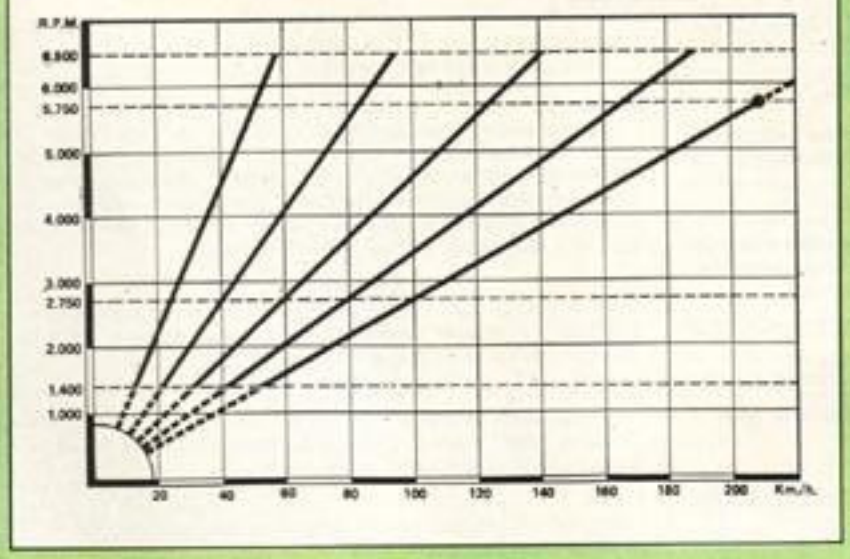
## Resumen de pruebas

| Itinerario | Distancia | Carga | Condiciones | Crucero (km/h reales) | Promedio (km/h) | Consumo (l./100 km) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **CIUDAD** *Madrid: casco urbano.* | 168,0 | Conductor solo. | Variables. | — | 28,3 | 14,23 |
| *Recorrido fijo por Madrid, Avila y Toledo.* | 323,3 | Conductor solo. | Conducción turística. Buscando hacer media de 80 km/h. | 90/100 | 80,8 | 8,08 |
| *Recorrido mixto fijo por Adanero, Olmedo y Aranda.* | 320,5 | Conductor solo. | Tráfico abundante en Nacional 1. | 100/110/120 | 98,6 | 8,90 |
| *Carretera nacional.* | 286,2 | Conductor solo. | Tráfico normal. | 140 | 130,9 | 9,76 |
| *Carretera nacional.* | 288,2 | Conductor solo. | Conducción nocturna. | 160 | 146,2 | 11,63 |
| **Resumen total de carretera** | 1.377,2 | Conductor solo. | Las habituales. | 124,8 | 113,6 | 9,55 |
| *Autopista de peaje.* | 230,8 | Conductor solo. | Poco tráfico. | 180 | 172,1 | 15,08 |
| **Resumen total de carretera y autopista** | 1.508,0 | Conductor solo. | Normales. | 133,3 | 122,5 | 10,39 |




***Además del anagrama, también el escape delata la versión Turbo.*** *El diámetro es mucho más generoso.*

## Desarrollos del cambio




Desarrollos básicos (km/h. por cada 1.000 r.p.m.):
*1.ª: 8,78; 2.ª: 14,48; 3.ª: 21,61; 4.ª: 29,12; 5.ª: 36,39.*
*Régimen mínimo utilizable: 1.400 r.p.m.*
*Par máximo: 2.750 r.p.m.*
*Potencia máxima: 5.750 r.p.m.*
*Límite momentáneo: 6.500 r.p.m.*

## Prestaciones

| | |
|---|---|
| **VELOCIDAD MAXIMA** | |
| *En 5.ª velocidad a un régimen de 5.760 r.p.m.* | *209,8 km/h.* |
| **ACELERACION** | |
| *400 metros, con salida parada* | *16"3/10* |
| *1.000 metros, con salida parada* | *28"7/10* |
| **RECUPERACION** | |
| *400 metros, en 4.ª, entrando a 40 km/h.* | *17"8/10* |
| *1.000 metros, en 4.ª, entrando a 40 km/h.* | *31"0/10* |
| *400 metros, en 5.ª, entrando a 50 km/h.* | *19"2/10* |
| *1.000 metros, en 5.ª, entrando a 50 km/h.* | *33"7/10* |

Todas las cifras son promedio de dos pasadas en sentido opuesto sobre la misma base, con conductor solo a bordo y depósito lleno.

## Equipamiento

| | |
|---|---|
| **ELEMENTOS DE CONDUCCION** | |
| **Puesto de conducción** | |
| *Servofreno* | O |
| *Antibloqueo* | O |
| *Servodirección* | |
| *Diferencial autobloqueante* | |
| *Programador de velocidad* | |
| *Regulación del volante en altura y distancia* | |
| *Regulación del asiento en altura e inclinación* | |
| *Regulación del soporte lumbar del respaldo* | |
| **Visibilidad** | |
| *Cristales tintados* | O |
| *Luneta térmica* | O |
| *Parabrisas laminado* | O |
| *Velocidades del limpiaparabrisas* | 3 |
| *Lava/limpialuneta posterior* | O |
| *Retrovisores exteriores con reglaje eléctrico* | O |
| **Luces** | |
| *Faros halógenos H-4* | O |
| *Lava/limpiafaros* | ● |
| *Altura de faros con regulación interior* | |
| *Faros auxiliares de largo alcance* | O |
| *Faros auxiliares antiniebla* | |
| *Intermitentes de emergencia* | O |
| *Luz de marcha atrás doble* | O |
| *Luz antiniebla posterior doble* | O |
| **Instrumentación** | |
| *Termómetro de agua* | O |
| *Voltímetro* | |
| *Amperímetro* | |
| *Cuenta-km. parcial* | O |
| *Cuentarrevoluciones* | O |
| *Manómetro de aceite* | |
| *Termómetro de aceite* | |
| *Nivel de aceite* | |
| *Reóstato de iluminación del cuadro* | |
| *Reloj digital* | O |
| *Reloj analógico* | |
| *Ordenador de viaje* | ● |
| **Luces-testigo** | |
| *Reserva de combustible* | |
| *Freno de estacionamiento* | O |
| *Dispositivo de arranque en frío* | |
| *Nivel bajo de líquido de frenos* | O |
| *Desgaste acusado de pastillas de freno* | O |
| *Recordatorio utilización cinturones* | |
| *Comprobador de funcionamiento de testigos* | |
| *Central de chequeo (niveles/luces/puertas)* | |
| *Aviso de períodos de revisión* | |
| **ELEMENTOS DE CONFORT** | |
| **Dotación del habitáculo** | |
| *Parasoles orientables* | O |
| *Cinturones retráctiles delante* | O |
| *Cinturones retráctiles detrás* | □ |
| *Reposacabezas delanteros* | O |
| *Respasacabezas trasero* | |
| *Descansabrazos central trasero* | |
| *Agarradores para los pasajeros* | 3 |
| *Encendedor eléctrico* | O |
| *Ceniceros* | 3 |
| *Luz interior en zona posterior* | |
| *Luz de lectura* | |
| *Alzacristales eléctricos delante* | O |
| *Cierre central* | O |
| *Cerraduras de seguridad para niños* | |
| *Tapicería de cuero* | |
| *Bolsquín* | O |
| **Climatización** | |
| *Deflectores ventanillas delanteras* | |
| *Aire fresco exterior directo* | O |
| *Extracción dinámica del aire interior* | O |
| *Velocidades del ventilador* | 3 |
| *Desempañado cristales laterales* | O |
| *Calefacción a las plazas traseras* | |
| *Aire acondicionado* | |
| *Calefacción eléctrica asientos* | |
| *Techo practicable* | ● |
| *Ventanillas traseras practicables (2 puertas)* | ● |
| **OTROS ELEMENTOS** | |
| *Tapón depósito combustible con llave* | O |
| *Tapa guantera con llave* | |
| *Pintura metalizada* | ● |
| *Llantas de aleación ligera* | O |
| *Pre-instalación radio-cassette stereo, antena* | O |

O = *de serie* ● = *opción en coche de pruebas* □ = *otras opciones posibles.*

carguemos el coche, la suspensión hará tope al menor obstáculo, con el consiguiente peligro para la integridad del coche y de sus ocupantes. Insistimos en que este problema es tan evidente, que priva por completo al coche de la posibilidad de ser utilizado con cuatro plazas y equipaje.

En cuanto al exterior, y con la proliferación de los «kit RS», no resulta tan distintivamente llamativo. De todos modos, las «branquias» sobre el capot son exclusivas de esta versión, así como los reglajes de suspensión, que rebajan de forma considerable la altura del coche. Como el tema de la estética es algo tan estrictamente personal, no se presta a juicios taxativos, pero el coche resulta atractivo, aunque quizás algo recargado.

## Mecánica: todo un acierto

Frente al RS Turbo que probamos en el número 1.361 de AUTOPISTA, el motor de la unidad de pruebas de esta ocasión (en teoría, idéntico) no sólo nos ha proporcionado bastantes más caballos, sino que además lo hace de una manera más progresiva y uniforme. Aunque en realidad el tirón más favorable aparece a las 3.000 r.p.m. y llega con muy buen empuje hasta las 5.500, tanto por debajo como por encima de ese régimen el motor se comporta con buenas maneras y con un par encomiable que casi hace olvidar que llevamos una mecánica turbo. Lo único que lo recuerda constantemente es el sonido del turbocompresor cogiendo vueltas, que se oye en cualquier régimen de forma muy clara y añade un «morbo» especial a la conducción del coche.

El embrague, siguiendo la tónica de la marca, es suavísimo, al igual que el cambio, también muy preciso, pero que para un modelo de talante netamente deportivo nos ha parecido algo lento. Los desarrollos están bastante bien escogidos, y la velocidad máxima se consigue en quinta. Como siempre al hablar de prestaciones, invitamos al lector a un análisis detallado del correspondiente cuadro y, a modo de conclusión, podemos decir que son muy notables, mejorando al anterior RS en todas las cifras de forma clara. Destacan las impresionantes aceleraciones, que podrían ser mejores en los primeros 400 m., de no mediar los evidentes problemas de motricidad en la arrancada, problemas que se repiten a la hora de abordar curvas lentas y medias.

En cuanto a los consumos, y aunque no sean especialmente económicos, sí que podemos decir que no son excesivamente altos. Habida cuenta de las prestaciones y promedios realizados, el consumo medio es perfectamente razonable. En ciudad, hemos obtenido una cifra que podemos juzgar como bastante reducida, pero aquí se ha aliado un motor bastante

## Ficha técnica

**MOTOR**

*Posición: delantero transversal. N.º cilindros: 4 en línea. Diámetro/Carrera: 76,96/79,52 mm. Cilindrada: 1.597 c.c. Potencia fiscal: 11,6 H.P. Material del bloque: fundición. Material de la culata: aluminio. Cigüeñal sobre 5 apoyos.*

**Alimentación**

*Inyección mecánica Bosch KE-Jetronic sobrealimentado por turbocompresor Garrett T3 e intercambiador aire-aire. Bomba de combustible: eléctrica. Filtro de aire: en seco de papel.*

**Distribución**

*Situación válvulas: en culata. Situación árbol de levas: en culata. Mando árbol de levas: correa dentada. Accionamiento válvulas: taqués hidráulicos.*

**Encendido**

*Tipo: electrónico. Distribuidor: Bosch. Control avance: electrónico cartográfico. Bobina: Bosch. Bujías: Motorcraft AGR 22.*

**Lubricación**

*Bomba: de engranajes. Refrigeración: cárter de chapa. Capacidad total: 3,5 litros. Cambio de aceite: 3 litros.*

**Refrigeración**

*Tipo: por líquido. Arrastre ventilador: motor eléctrico. Circuito hermético: sí. Capacidad total circuito: 7,8 litros.*

**Rendimiento**

*Compresión: 8,5:1. Potencia: 132 CV. DIN a 6.000 r.p.m. Par motor máximo: 18,4 mkg. DIN a 3.000 r.p.m.*

**TRANSMISION**

**Embrague**

*Tipo: monodisco en seco de diafragma. Diámetro del disco: 200 mm. Mando: mecánico por cable.*

**Cambio de marchas**

*N.º de marchas de avance: 5, sincronizadas todas ellas. Relaciones: 1.ª 3,150:1; 2.ª 1,910:1; 3.ª 1,270:1; 4.ª 0,980:1; 5.ª 0,780:1.*

**Grupo y diferencial**

*Disposición motriz: motor delantero y tracción delantera. Tipo del grupo: recto helicoidal autobloqueante. Reducción: 3,82:1 (42/11). Desarrollo final: 29,12 km/h. en 4.ª y 36,39 km/h. en 5.ª, por cada 1.000 r.p.m.*

**BASTIDOR**

**Estructura portante**

*Carrocería monocasco autoportante.*

**Suspensiones**

*Delantera: ruedas independientes, tipo MacPherson con brazos oscilantes y tirantes longitudinales. Tipo de resorte: muelle helicoidal. Amortiguadores: hidráulicos telescópicos. Estabilizador: barra de torsión antibalanceo. Trasera: ruedas independientes, tipo MacPherson con brazos oscilantes y tirantes longitudinales. Tipo de resorte: muelle helicoidal. Amortiguadores: hidráulicos telescópicos. Estabilizador: barra de torsión antibalanceo.*

**Frenos**

*Tipo de circuito: doble en diagonal. Asistencia: Master Vac. Dispositivo anti-bloqueo: compensador trasero. Delanteros: discos ventilados. Diámetro: 239,5 mm. Traseros: tambores. Diámetro: 203 mm.*

**Dirección**

*Tipo: cremallera. Desmultiplicación: 19,29:1. Diámetro de giro: 11,4 metros. Vueltas de volante totales: 3,5. Árbol de dirección: articulado en tres partes. Servo: no. Diámetro externo del volante: 36 cm.*

**Ruedas**

*Llantas: 6" x 15". Material: aleación. Neumáticos: radiales. Medida: 195/50 VR 15. Marca y tipo: Dunlop Sport SD-40.*

**Equipo eléctrico**

*Tensión: 12 voltios. Generador: alternador, de 770 W. y 55 A. Batería: Motorcraft de 43 A/h.*

**Depósito de combustible**

*Situación: bajo el asiento posterior. Capacidad: 48 litros.*

**CARROCERIA**

*Tipo: dos volúmenes y medio. N.º puertas: 3. Asiento posterior: abatible en dos sectores asimétricos.*

**Dimensiones**

*Batalla: 2,40 metros. Vías: 1,42/1,44 metros (delante/detrás). Longitud: 4,06 metros. Anchura: 1,65 metros. Altura: 1,35 metros.*

**Peso**

*En vacío, y en orden de marcha (según catálogo): 965 kg. Con depósito lleno (en báscula): 1.038 kg. Distribución de peso entre ambos trenes (delante/detrás): 58/42% (con depósito lleno, en báscula).*

elástico con una época estival, con bastante menos tráfico. En cualquier caso, sigue la norma genérica de todas las mecánicas turbo, que aplanan la curva del consumo, resultando más gastón en recorridos lentos y más económicos a medias elevadas.

En absoluto se puede afirmar que el RS Turbo tenga una mala estabilidad, y de hecho ha mejorado de forma notable a su antecesor, que en condiciones extremas daba la sensación de que se retorcía incluso el bastidor. No es éste el caso del nuevo RS Turbo; pero si queremos sacar el máximo partido de este modelo, se empiezan a complicar las cosas.

En principio, el comportamiento es claramente subvirador, aspecto éste que se ve agravado por la escasa motricidad, que plantea serios problemas de adherencia cuando queremos transmitir al suelo su notable caballería. Pero una vez apoyado el coche, es la parte trasera la que parece que se quiere escapar; sorprendentemente, no conserva esa actitud de forma continuada a lo largo del trazado de la curva, sino que a cada pequeño salto se desplaza ligeramente hacia afuera, para luego dejar de hacerlo hasta la próxima irregularidad.

Desde luego, explicar algo tan subjetivo como el comportamiento en curva de un determinado modelo es complicado; pero en el caso

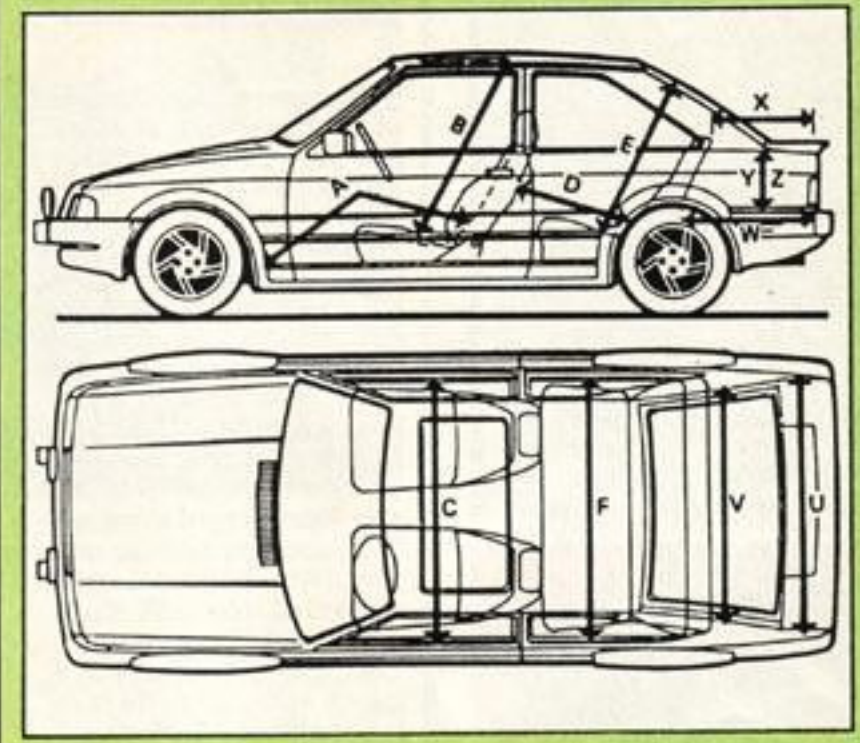
***Asientos inmejorables.***
*Los Recaro son opcionales, pero cuestan muy poco dinero.*

que nos ocupa, bastante más de lo habitual. El hecho cierto es que, en curva, el apoyo no es franco ni en el firme más rigurosamente plano, y la actitud subviradora se alterna con un comportamiento neutro e incluso sobrevirador si no aceleramos con decisión.

Aunque buscar las causas no entra desde luego en nuestro cometido, pensamos que gran parte de la responsabilidad de este característico comportamiento recae en los cortos recorridos de suspensión. Si ya en los Escort «normales» la suspensión no tiene unos recorridos excesivamente generosos, menos aún en la versión RS, rebajada de suspensiones con el doble objetivo de mejorar la estabilidad y conseguir un agresivo aspecto.

Para terminar con este apartado, volvemos sobre el tema de la motricidad. En las arrancadas rápidas —no necesariamente «de carreras»— el coche recuerda al 5 GT Turbo y tiende a zigzaguear a poco

## Cotas de habitabilidad y maletero




| HABITACULO | | | MALETERO (371,5 l.) | | |
|---|---|---|---|---|---|
| A: 106 | B: 88,5 | C: 131 | U: 134 | W: 88 | Y: 42 |
| D: 78 | E: 88 | F: 131 | V: 98 | X: 67 | Z: 42 |

Cotas expresadas en centímetros.

## Instrumentación

**Cuenta-km.:** *Exacto.*

**Velocímetro:** *Exacto.*

**Cuenta r.p.m.**

| indicadas | reales |
|---|---|
| 1.000 | 990 |
| 1.500 | 1.480 |
| 2.000 | 1.960 |
| 2.500 | 2.440 |
| 3.000 | 2.940 |
| 3.500 | 3.440 |
| 4.000 | 3.920 |
| 4.500 | 4.420 |
| 5.000 | 4.900 |
| 5.500 | 5.390 |
| 6.000 | 5.870 |

***Generoso calzado, tanto en llantas como en goma.*** *Además, como equipo de serie.*

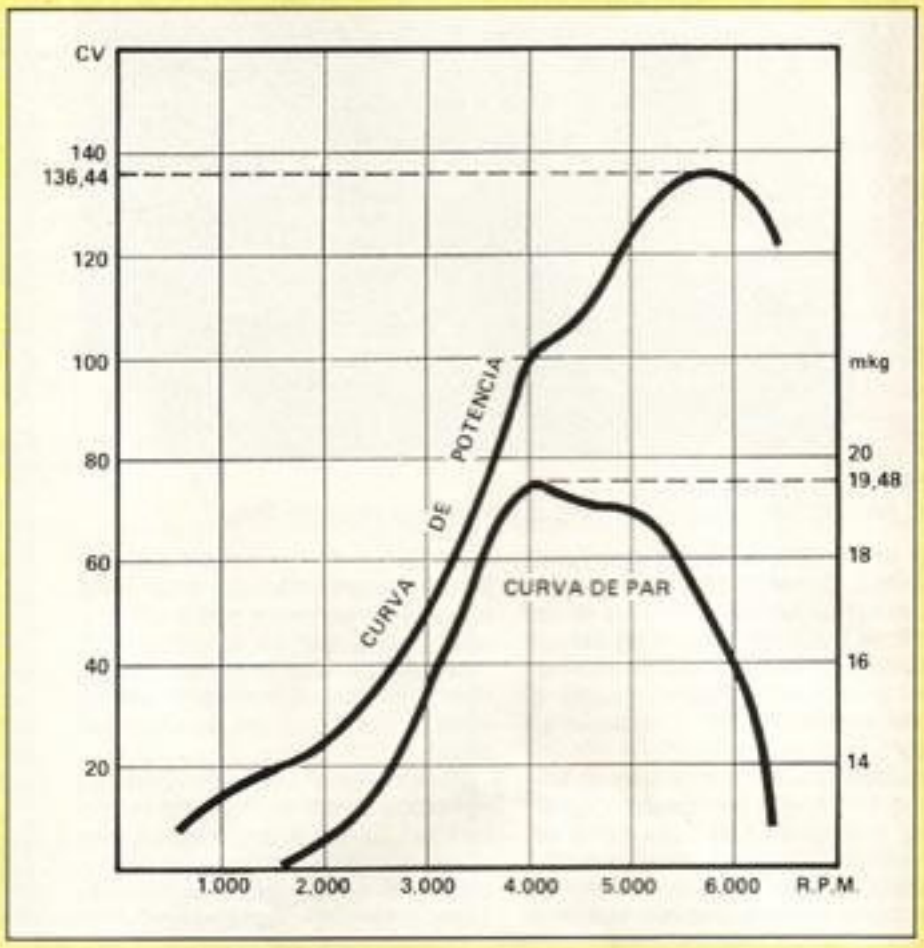
## Rendimiento en el banco de rodillos

*Potencia máxima anunciada: 132 CV. DIN a 5.500 r.p.m.*
*Potencia máxima obtenida: 136,44 CV. DIN a 5.000 r.p.m.*

*Par máximo anunciado: 18,4 mkg. DIN a 2.750 r.p.m.*
*Par máximo obtenido: 19,48 mkg. DIN a 3.750 r.p.m.*

Tal como comentamos en el texto general, el motor del RS Turbo es notablemente elástico para ser turboalimentado. La unidad de pruebas en esta ocasión era de las «buenas», a diferencia del antiguo RS Turbo que nos dio solamente 112 CV. En esta ocasión, casi 137 CV. ha rendido la mecánica que no llegaba a los 3.000 km., lo que hace pensar que incluso pueda ir a más. También en el par nos ha proporcionado una cifra mayor que la oficial, aunque es verdad que 1.000 r.p.m. más alto de lo previsto.

Lo que nos confirma el banco es la banda de revoluciones más adecuada que desde el primer momento situamos entre 3 y 5.000 r.p.m. Por debajo el motor funciona muy correctamente, pero sin gran empuje, mientras que por encima la potencia decae, y dado el desarrollo, no necesitamos subir más de vueltas.




que las ruedas motrices topen con cualquier irregularidad. Si queremos arrancar rápidos y rectos, más vale agarrar el volante con fuerza. En curvas lentas sucede algo similar, y a poco que vayamos algo rápido, es muy sencillo «perder rueda» y que la rueda interior patine de forma exagerada. Afortunadamente, el coche es bastante noble, y tomando las cosas con más calma, lo único que notamos es una falta de precisión considerable.

### Frenos problemáticos

Tema aparte son los frenos, con sistema antiblocaje Ford, en este caso incomprensiblemente de serie. No vamos a entrar en disquisiciones sobre la eficacia del sistema, algo que ya tratamos y comprobamos en profundidad con motivo de la prueba del Orion 1.6i Ghia. Pero recordando las conclusiones que sacamos por entonces, comprobamos que este sistema no cuenta con la extraordinaria precisión de un antibloqueo electrónico, siendo de un funcionamiento mucho más hosco.

El resultado práctico es que este sistema sólo interesa a aquellas personas incapaces de modular ni tan siquiera de forma regular la presión sobre el pedal del freno, y que, ante un imprevisto, reaccionan con un brusco pisotón al pedal. En este caso, aunque la distancia de frenado pudiera ser mayor, contamos con la ventaja de no perder la direccionalidad del vehículo. Pero el RS Turbo, que ya de antemano no recomendamos a conductores no avezados, no va dirigido a ese sector de público, sino a personas que gustan de conducir y a las que se debe suponer un cierto nivel de pericia.

Para terminar con este tema, merece comentarse que éste es el sexto coche que pasa por las manos de AUTOPISTA con este sistema, y que presenta, como viene siendo habitual, un comportamiento distinto a cualquier otro anterior, lo que denota una falta de homogeneidad en el sistema que no dice nada en su favor. En este caso concreto, el pedal se iba muy abajo, pero bombeando un par de veces, subía notablemente y mejoraba de forma notoria la frenada.

### Lo mejor

- Mecánica potente y elástica.
- Prestaciones notables.
- Acabado y equipo.
- Opciones interesantes.

### Lo peor

- Sistema antibloqueo de serie.
- Estabilidad delicada.
- Suspensión que no admite cinco plazas.
- Climatización.

### Conclusión

La conclusión cierra el círculo de esta prueba, pues es la misma que figura en su antetítulo: el RS es un auténtico deportivo. Pese a que a lo largo de la prueba hayamos criticado su estabilidad, su confort de suspensión y su escasa instrumentación, lo cierto es que el coche nos ha gustado y mucho. Es un coche en el que se disfruta al volante, que exige ser conducido con mano firme, y con unas prestaciones muy notables. El motor es delicioso, con un tirón firme, pero no tan brusco como en otras mecánicas turbo e incluso de menor potencia.

Unas cosas con otras, y aceptando sus defectos, el RS Turbo nos ha dejado un agradable sabor de boca, y hemos sentido separarnos de él. La única auténtica pega de consideración que hacemos al modelo es su sistema de frenado. Otra cosa sería que se ofertase como opción y que quien lo juzgue necesario lo solicite. Pero ponerlo como serie obligada en un modelo de tan marcado cariz deportivo pensamos que no es apropiado. Por lo demás, el obstáculo que resta es su precio algo elevado, pero en línea con la competencia. □