

# Was macht die Nummer 1 zum Siegertypen?

Mal ehrlich: Hätten Sie es ihm zugetraut? Der Ford Escort ist das meistverkaufte Auto der Welt. Er fährt bereits im siebten Jahr in Spitzenposition. Auto Bild hat den Rekordhalter getestet, sagt, was an ihm dran ist

Das meistverkaufte Auto der Welt? Da fallen auch den Fachleuten immer dieselben Typen ein: VW Käfer, Ford T-Modell, Toyota Corolla. Von der Gesamtzahl her gesehen, stimmt das auch, aber Jahr für Jahr gerechnet, ist ein ganz anderer heimlich, still und leise an die Spitze gefahren: der Escort von Ford – schon zum siebten Mal hintereinander die Nummer eins der Welt-Hitliste.

Sieger sind attraktiv. Auch die Zweiter-Karosserie des Escort (halb Fließ-, halb Stufenheck) macht im achten Produktionsjahr nach mehreren Rückrufen noch eine gute Figur. Darüber hinaus überzeugt sie durch ihre solide Verarbeitung – nichts wackelt oder klappert. Der Escort-Anzug, obwohl von der Stange, sitzt nach Maß.

## Runder Lauf nach feiner Choke-Dosierung

Der Reihenierzylinder ist hingegenen Serienorte, Marke Masse: keine besonderen Stärken, keine größeren Schwächen. Die getestete Version, ein 1.3 CL mit 60 PS und ungeripptem Kat, braucht beim Kaltstart Choke-Unterstützung und sensible Finger. Die Dosierung macht's. Wer feinfühlig zahlt und schnell, bringt den Motor auf Anheiß zu rundem Lauf. Vorbei die Zeiten der typischen Escort-Kaltstartprobleme.

Das Vergaseraggregat läuft sich schaltelfaher, läuft leise und schon ab Tacho 60 km (serienmäßig) fünften Gang ohne Ruckeln. Schon bei 3000/min entwickelt der Motor seine größte Durchzugskraft. Wer höher dreht, muß Komforteinbußen in Kauf nehmen. Das Triebwerk brummt und vibriert, überträgt die Schwingungen auch auf die Karosserie. Das Getriebe des Escort läßt sich einschließlich Rückwärtsgang weich und exakt schalten. Es ist gut abgestuft, der fünfte Gang wurde lang übersetzt, hat Schwingungscharakter. Die Spitze von 158 km/h erreicht der Wagen deshalb auch im vierten Gang – und das nur mühevoll. Einen gelungenen Kompromiß stellt die Fahrwerksabstimmung dar. Der Komfort

kommt nicht zu kurz, andererseits vermittelt der Escort stets ein Gefühl von straffer Gespanntheit.

Wer hinten im Escort reist und das preisliche Gesamtpaket von 190 Zentimetern erreicht, klemmt mit dem Kopf unter der Dachwarte. Die Lehne der Rückbank läßt sich beim CL asymmetrisch umklappen. So entsteht im Heck ein Ladevolumen von maximal 1030 Litern (nach VDA-Norm).

Nachteil beim Beladen: die hohe Ladeante. Vorn dagegen stimmen Sitz und Position. Einzige Ungereimtheit: Ford favorisiert immer noch Gurtschlosser, die an langen Peitschen auf dem Mittelbalken angebracht sind, statt, wie mittlerweile klassenüblich, fest am Sitz. Das umschäumte Lenkrad liegt gut zur Hand, der Hupenkontakt ist endlich aus dem Lenkstocher in die Lenksäule verlegt worden. Die Pedale stehen jetzt ebenfalls mittig. Nur könnten die Gummiauflagen besser fixiert sein. Beim schmalen Umsteigen von Gas auf Bremsen bleibt der Fuß am Gleitschutz hängen.

Zu den Armaturen: Das Kunststoff-Armaturenbrett bietet alle Informationen auf einen Blick, jedoch prangt statt des Drehzahlmessers (erst ab GHA-Version serienmäßig) eine Analog-Uhr direkt im Blickfeld des Fahrers. Nach vorn wird die Sicht durch die ab vier getönte Windschutzscheibe bei schlechtem Wetter zusätzlich behindert. Der Scheibenwischer läßt einen handbreiten Streifen in der A-Säule links ungeputzt liegen.

Wer bereit ist, solche Defizite in Kauf zu nehmen, wird ein robustes, ausgeglichenes Fahrzeug suchen, der ist mit dem 1.3-Liter-Escort gut beraten. Nicht von ungefähr hat er eine nach Millionen zählende Anhängerschaft. Sieger sind eben überall willkommen.

Matthias Rose



Breite Kunststoffabfänger schützen den Escort 1.3 CL bei Parkmanövern. In der dreifachen Version kostet er 16 960 Mark. Der Dreifäser steht mit 820 Mark mehr in der Liste

## Ford Escort 1.3 – ab 1989 ohne Ka

Ins Modelljahr 89 startet der Escort mit einem überarbeiteten 1.3-Liter-Triebwerk. Wichtigstes Merkmal: Der neue Escortmotor schafft die Euro-Norm im Gegensatz zum Vorgänger ohne Katalysator. Das Aggregat verbrennt ein Luft-Benzin-Gemisch von 19:1 (üblich: 15:1). Neu gestaltete Brennräume, überarbeitete Zylinder-

köpfe und Einlassventile sorgen für eine verstärkte Verwirbelung. Verdert am 1.3 wurden außerdem: ein Zündsystem (elektronische Keilzündung ohne Verteiler) und ein Weber-Doppelvergaser. Trotz 1 Umweltkur ist der neue Motor nach Angaben von Ford 18 Prozent sparsamer.

## Technische Daten

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, eine seitliche Nockenwelle, ungerippter Katalysator, Hydraulik 1297 cm<sup>3</sup>, Bohrung/Hub 73,96/75,48 mm, Verdichtungsverhältnis 9,3:1, maximale Leistung 44 kW (60 PS) bei 5000/min, maximales Drehmoment 97 Newtonmeter bei 3000/min, Gemischaufbereitung Ford-Vergaser, Frontantriebsbaueinheit, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorne McPherson-Federbeine, Querslenker, Stabilisator, hinten Quer- und Längslenker, Schraubenfedern, vorne Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Reifen 155 R 13 S, Tankinhalt 46 Liter, Kofferrauminhalt 360 Liter (nach VDA)

## Testwerte

Hochstgeschw.	158 km/h
0-100 km/h	15,7 Sekunden
60-100 km/h	19,8/30,8 Sekunden
Testverbrauch	7,6 l/100 km
Gewicht	865 Kilogramm
Zuladung	435 Kilogramm
Anhängelast	900 Kilogramm
Im geräusch	70 dB (A)



Klare Instrumente, kein Drehzahlmesser. Es gibt es erst in der GHA-Version



Gedrückte Hebel unterstützen das Öffnen der Heckklappe. Durch die asymmetrisch geteilte, umlegbare Rückbank läßt sich der glatte Kofferraum optional nutzen. Serienmäßig beim CL getönte Scheiben und eine Heckwischwanne mit Heckscheibe.



Foto: VW/Deutscher Verlag, Achse, Lufthansa, Daimler-Benz

### Testzeugnis

<b>Schalung:</b>	Arbeitslädelnis. Die Gänge lassen sich präzise und weich einlegen, sind gut abgestuft. Der fünfte Gang ist als Schongang ausgelegt.	<b>1</b>
<b>Lenkung:</b>	Angenehm direkt, ohne störende Antriebsrückfälle, gutes Rückstellmoment. Mit 155er-Rädern ausreichend leichtgängiges Rangieren.	<b>2</b>
<b>Bremsen:</b>	Verzögern den 865 kg schweren Kühler sicher, gut dosierbar. Für 1100 Mark Aufpreis gibt es das mechanische Antiblockiersystem SCS.	<b>1</b>
<b>Fahrleistung:</b>	Beschleunigungs- und Durchzugswerte sind für den 1.3-Motor gut, für die Höchstgeschwindigkeit braucht er einen langen Anlauf.	<b>3</b>
<b>Fahrwerk:</b>	Einzelradaufhängung vorn und hinten, kombiniert mit Frontantrieb, sorgt für problemloses, sicheres Fahrverhalten bei gutem Komfort.	<b>2</b>
<b>Karosserie:</b>	Sorgfältig verarbeitet, solide und schmucklos. Gute Übersichtlichkeit, nur das Fahrzeugheck ist beim Rangieren nicht zu erkennen.	<b>2</b>
<b>Motor:</b>	Der kleine Reihenvierzylinder ist auf dreizahlernes Fahren getrimmt. Er hängt sauber am Gas, wird beim Hochziehen aber laut und ruckelt.	<b>3</b>
<b>Verbrauch:</b>	7,5 Liter Superbleifrei braucht der kompakte Vierzylinder für 100 Kilometer Fahrstrecke – ein akzeptabler Wert.	<b>3</b>
<b>Kofferraum:</b>	Glatte und geräumige, kann durch Umlegen der Rückbank bis auf 1630 Liter vergrößert werden. Gut zugänglich.	<b>2</b>
<b>Reichweite:</b>	Mit einem Aktionsradius von 630 Kilometern läßt sich beispielsweise die Strecke Hamburg-Karlsruhe ohne Tankpause zurücklegen.	<b>2</b>
<b>Kosten:</b>	17 700 Mark sind für den vierzylinder Escort in der CL-Version ein angemessener Preis. Auch die Unterhaltskosten liegen günstig.	<b>2</b>

**Gesamturteil:** Der Escort mit dem 1.3-Liter-Benzinmotor bietet befriedigende Fahreigenschaften, eine ausgereifte Technik unter solidem Blech zu vernünftigem Preis.

# Gut gefahren Geld zurück.

Über 70 Prozent der Zürich-Kfz-Haftpflichtversicherten erhalten jetzt Geld zurück: bis zu 25 Prozent Ihres Jahresbeitrags von 1987. Die meisten unserer Versicherten können sich also demnächst auf einen Scheck freuen.

Die Zürich bietet aber nicht nur erfreuliche Rückzahlungen, sondern faire Versicherungs-

