

**Gerade jetzt
sind
Seitenfenster-
windabweiser
von ClimAir!**

Das garantiert: ständige Frischluft-
zirkulation, keine beschlagenen
Scheiben, angenehmes Raumklima
im Kfz, trotz Kälte, Regen, Schnee.



Die ele-
ganten
Radial-
Zierleisten OPTICHRON
geben Ihrem Fahrzeug
eine besondere Note.
Edel und klassisch.

ClimAir

Das Produkt mit dem
blauen Band.
Im Kfz.-Handel erhältlich.

ClimAir
Hauptstraße 99
D-6367 Karben 3
Tel. (0 60 39) 70 58

Fordern Sie unseren
Produktprospekt an.

Eine Klasse für sich.

Prächtig in Szene gesetzt.
Von Alfa Romeo bis Volkswagen.
Lexus und Leistung.
Der neue Katalog von **TS-UNION**.



DM 10,-
Europascheck an:
TS-UNION
Postfach 14 40 30
2800 Bremen 14



Test Ford Escort 1.3 C

Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit des Escort 1.3 C entsprechen dem Wertes des Vorgängermodells mit Kat. Bei der Elastizitätsmessung schneidet er besser ab



31.855 Gramm Kohlenmonoxid (CO) und 3.403 Gramm Stickoxid (NOx) in die Maßgröße der Prüfzelle. Das liegt zwar unterhalb der Euro-Norm-Grenzwerte, aber besonders umweltfreundlich ist der magerere Escort damit noch lange nicht.

Der auf Euro-Norm getrimmte Opel Kadett 1.3 ohne Kat unterbietet diese Werte um zehn Prozent. Und Motoren dieser Größenordnung mit ungeregeltem Kat stellen im ECE-Zyklus nur

etwa die Hälfte der NO₂, CO- und HC-Werte aus. Vom „großen Fortschritt in Sachen Abgas“ (Originalton Ford) kann also auf keinen Fall die Rede sein.

Hinzu kommt, daß die Tage des herkömmlichen ECE-Zyklus als Maßlatte für Umweltfreundlichkeit ohnehin gezählt sind. Der lockere Test (es wird nur bei Betriebszuständen zwischen Leerlaufrev/min und 50 km/h gemessen) ist vielen Experten ein Dorn im Auge.

Nach Angaben von Dr. Axel Friedrich

(Umwelt-Bundesamt) wird noch in diesem Jahr von der EG-Kommission ein erweiterter ECE-Zyklus vorgeschlagen, der Geschwindigkeit bis zu 120 km/h einbezieht. Zu befürchten bleibt allerdings, daß einige EG-Länder produktionsgrenzwerte zugunsten der Magermotorenple durchsetzen. Friedrich: „Wir werden auf jeden Fall dagegenhalten, denn der Magermotor kann unsere Umweltprobleme nicht lösen.“ Dieser Escortmotor wohl auch nicht.



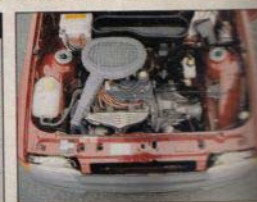
Unverändert
beibehalten: das
verschiebbare
Armaturenbrett.
Das Halbleitersatz
im Basismodell
nicht erhältlich



Beim TÜV: Auf dem
Rollenprüfstand
wird der Fahrtrieb
bei verschiedenen
Geschwindigkeiten
simuliert

Testzeugnis

Schalung:	Etwas schwammig, aber leicht zu bedienen. Der fünfte Gang wurde als Schongang ausgelagert.	2
Lenkung:	Gutes Ansprechverhalten. Erweitert sich beim Einparken als angenehm leichtgängig.	2
Bremsen:	Verzögern sicher. Zum akzeptablen Aufpreis von 1100 Mark ist ein hydromechanisches ABS erhältlich.	1
Fahrleistung:	Angesichts der Motorleistung bietet der Escort 1.3 C durchschnittliche Beschleunigungs- und Elastizitätswerte	3
Fahrwerk:	Ungewöhnlich in dieser Klasse: Einzelaufhängung an allen vier Rädern. Abstimmung sehr komfortabel.	2
Karosserie:	Das optisch etwas angestaubte Blechkleid ist solide verarbeitet. Gute Übersicht nach allen Seiten.	2
Motor:	Keine technische Revolution. Der Vorgänger mit Kat bot die gleichen Fahrleistungen bei weniger Schadstoffausstoß.	4
Verbrauch:	Mit 7,8 Litern ist der neue Escort sicher sehr sparsam, stellt jedoch keine Verbesserung zum Vorgänger dar.	2
Kofferraum:	Gut ausgeformt. Kann dank umlegbarer Rückbank auf 1030 Liter vergrößert werden. Die Ladekante ist jedoch zu hoch.	2
Reichweite:	630 km (das entspricht etwa der Zweifache Hamburg-Nürnberg) sind in Diesel-Fahrernummer nicht zu realisieren. Bei 170 km/h kann der drei-Gangige Escort	2



Für 200 Millionen Mark überarbeitet: der neue HCS-Magermotor von Ford

