

# Fährt der neue Ford fort?

Test Ford Escort XR 3i Mit einer modifizierten Sportversion will Ford die Konkurrenz abhängen.

Das sportliche Kürzel XR 3i war für den Ford Escort bislang keine Erfolgsformel. Im Gegenteil: In Vergleichstests von auto motor und sport landete der als Gegenspieler zum VW Golf GTI und Opel Kadett GTE/GSi lancierte Ford stets nur auf Platz drei. Und auch in den Zulassungszahlen rangierte der starke Kompakte aus Köln immer hinter der Konkurrenz aus Wolfsburg und Rüsselsheim.

Die Gründe für das schlechte Abschneiden der Formel XR 3 sind kein Geheimnis: Ein Motor, der vergleichsweise wenig Leistung entwickelt, aber um so mehr Lärm verbreitet, und ein Fahrwerk, das weder zufriedenstellenden Komfort noch sportliches Handling bietet, waren Schwachpunkte, die sich auch von einer äußerlich attraktiven Hülle kaum kaschieren ließen.

Bei dem jetzt vorgestellten Nachfolgemodell, so sagen die Ford-Leute, seien alle Schwächen des Vorgängers ausgeremert. Selbst das Styling – ohne Zweifel das gelungenste Element am XR 3i – blieb bei den Renovierungsarbeiten nicht verschont. Glücklicherweise verlief das Facelift optisch erfolgreich, und obendrein sank der Luftwiderstand. Immerhin gelang es, den  $c_w$ -Wert von 0,40 auf 0,36 zu drücken.

Im Test machte sich die bessere Aerodynamik in Form von mehr Fahrdynamik positiv bemerkbar. Denn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 194 km/h übertraf der Testwagen das Vormodell bei nominell gleicher Leistung um sechs Kilometer pro Stunde. Und auch der Testverbrauch ging – allerdings nur geringfügig – auf 10,2 l/100 km zurück.

Damit wären die wesentlichen Fortschritte auch schon aufge-



Foto: H.D. Seibert

zählt, denn ansonsten blieb fast alles beim alten. Der nahezu unverändert aus dem Vorgänger

## Vorzüge

- Gute Handlichkeit
- Bequeme Sitze
- Variabler Gepäckraum
- Antiblockier-System serienmäßig

## Nachteile

- Lauter Motor bei hohen Drehzahlen
- Antriebskräfte in der Lenkung
- Unbefriedigender Federungskomfort
- Hakelige Schlösser

## Mängel am Testwagen

- Keine

übernommene 1,6 Liter-Einspritzer mit 105 PS (77 kW) wirkt zäh wie eh und je und will durch fließiges Schalten bei Laune gehalten werden. Beschleunigungs- und Elastizitätswerte (siehe „Technische Daten“ auf Seite 54) erreichen deshalb bei weitem nicht das Niveau der Klassenbesten Golf GTI und Kadett GSi, die auch akustisch weiterhin den Ton angeben.

Denn die Laufkultur vermag ebenfalls nicht zu überzeugen. Obwohl es durch den Einsatz hydraulischer Motorlagerungen gelang, den Schalldruck messbar zu senken, empfinden menschliche Ohren die Geräuschentwicklung vor allem im obe-

ren Geschwindigkeitsbereich immer noch als Belästigung.

Trotz gründlicher Modifikationen läßt auch das Fahrwerk noch immer einige Wünsche offen. Zwar wurden die Anlenkpunkte des vorderen Stabilisators geändert, um das Ausfedern beim Anfahren zu mindern. Von reibungsärmeren Kugelgelenken statt Gummibuchsen an den McPherson-Federbeinen versprechen sich die Ford-Leute ein präziseres Lenkverhalten. Und darüber hinaus wurde die gesamte Fahrwerksgeometrie neu berechnet.

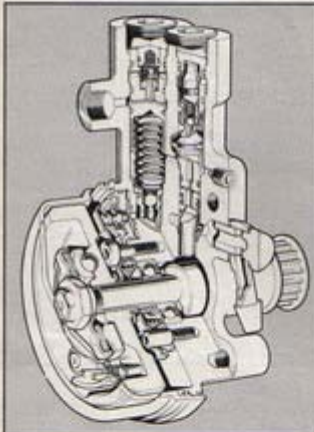
Zumindest was den straff abgestimmten XR 3i betrifft, ist das

## Test Ford Escort

Ergebnis in der Praxis eher ernüchternd. Beim Anfahren wirkt der Vorderwagen zwar nicht mehr so instabil wie früher, des weiteren spricht die Lenkung präziser an, und der Geradeauslauf wurde spürbar besser. Aber in engen Kurven haben die Antriebsräder immer noch Traktionsprobleme, die an der Vorderachse angreifenden Antriebskräfte machen sich in der Lenkung bemerkbar, und Kurven umrundet der schnellste Escort zwar sicher, aber entgegen seinem sportlichen Habitus stark untersteuernd. Wenigstens konnten die früher auftretenden heftigen

Fronttriebler dieser Klasse entwickelt hat. Im Gegensatz zu den elektronisch geregelten ABS-Systemen von Teves und Bosch arbeitet das sogenannte Stop-Control-System (SCS) der Briten auf hydromechanischer Basis und ist deshalb wesentlich billiger. Für die nicht serienmäßig damit ausgerüsteten Escort-Modelle bietet Ford das SCS zum Preis eines guten Autoradios (1020 Mark) als Sonderausstattung an.

Zur Funktionsweise: Vereinfacht dargestellt, sitzt die Denkzentrale des SCS in zwei Modulatoren (je einer pro Vorderrad), die Sensor, Druckregler und Hydraulikpumpe beherbergen. Zahnriemen infor-



**In den Modulatoren steckt die Denkzentrale des Antiblockier-Systems. Von Zahnriemen angetrieben regulieren sie den Bremsdruck im Notfall bis zu fünf Mal pro Sekunde**

Lastwechselreaktionen auf ein Minimum reduziert werden.

Auf schlechten Straßen teilt die Hinterachse trotz weicher abgestimmten Federn und Dämpfern immer noch grobe Stöße an die Insassen aus. Außerdem stören hier die relativ lauten Abrollgeräusche.

Lobenswert ist jedoch die Tatsache, daß Ford den XR 3i bereits serienmäßig mit einem Antiblockier-System ausrustet, das der englische Zulieferer Lucas-Girling speziell für

mieren die Modulatoren über Drehzahlschwankungen der Vorderräder und liefern gleichzeitig die Antriebsenergie für die Hydraulikpumpe. Droht ein Rad zu blockieren, wird der Bremsdruck in Sekundenbruchteilen reduziert und wieder erhöht - pro Sekunde bis zu fünf Mal. Da die beiden Bremskreise beim Escort diagonal aufgeteilt sind, wird auch das korrespondierende Hinterrad mitgesteuert.

Wenngleich das Fahrzeug dank SCS im Ernstfall bei beherztem



# Neue Te Neuer F



## Test Ford Escort

Tritt aufs heftig pulsierende Bremspedal und entsprechenden Lenkkorrekturen auf Kurs gehalten werden kann, hat das System gegenüber dem wesentlich aufwendigeren ABS zwei entscheidende Nachteile: Bei Geschwindigkeiten unter zwölf Kilometer pro Stunde ist SCS abgeschaltet. Und bei nur einseitig glatter Fahrbahn blockiert bei einer Vollbremsung grundsätzlich

**Die gut konturierten Sitze und die übersichtlichen Armaturen vermögen zu überzeugen. Der Lichtschalter am Lenkrad ist jedoch gewöhnungsbedürftig**



das Hinterrad auf dem rutschigeren Belag.

Dennoch ist SCS keine Billig-Lösung, sondern ein sinnvolles Ausstattungsdetail, sinnvoller jedenfalls als der unpraktische Lichtschalter im renovierten Cockpit und der scharfkantige Zentralschlüssel für die hakeligen Schlösser.

Insgesamt betrachtet gibt also auch der neue Ford Escort XR 3i seiner Konkurrenz keineswegs das Nachsehen, zumal er ihr gegenüber mit 23 235 Mark auch keinen nennenswerten Preisvorteil bietet. Er hat zwar aufgeholt, fährt aber wegen seiner Komfortmängel immer noch hinterher. *fr*

## Technische Daten und Meßwerte

### Ford Escort XR 3i

**MOTOR**  
Wasserpumpen-Vierzylinder-Reihenmotor vorn quer, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenventile (Zahntriebmechanismus), Ventile über hydraulische Stößel betätigt, thermostatisch gesteuert elektrischer Kühlerventilator, mechanische Kraftstoffinspektion (Bosch K-Jetronic), Leistung 77 kW (105 PS) bei 6000/min, spezifische Leistung 48,2 kW/l (65,7 PS/l), Hubraum 1597 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 79,96 x 79,52 mm, Verdichtungsverhältnis 9,5:1, maximales Drehmoment 138 Nm bei 4000/min, mittlere Kolbenringgeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 15,9 m/s, Ölinhalt Motor 3,5 l, Kühlsystem-Inhalt 7,9 l, Batterie 12 V 43 Ah, Drehstromlichtmaschine 900 Watt.

**KRAFTÜBERTRAGUNG**  
Vorderradantrieb, vollsynchroisiertes Fünfganggetriebe,

Einscheiben-Trockenkupplung, Übersetzungen: I, 3,15; II, 1,91; III, 1,28; IV, 0,96; V, 0,78; R, 3,62, Achsantrieb 4,27:1, Geschwindigkeit bei 1800/min im V. Gang 32,6 km/h.

**KAROSSERIE UND FAHRWERK**  
Fünfstufige Limousine mit zwei Türen und Heckklappe, selbsttragende Karosserie, Luftwiderstandsindex (c<sub>w</sub> x A) 0,66, Vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung mit Quer- und Längslenkern, Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 19,63:1, hydraulische Zweifelhilfsbremse, Bremskraftregler, vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Feststell-

bremse auf die Hinterräder wirkend, Felgenreife 6 J x 14, Reifengröße 185/60 R 14 H.

**ABMESSUNGEN UND GEWICHTE**  
Radstand 2400 mm, Spur vorn/hinten 1425/1439 mm, Achsenabstände 4061 x 1640 x 1358 mm, Innenbreite vorn/hinten 1310/1310 mm, Innenbreite vorn/hinten 960/910 mm, Sitztiefe vorn/hinten 470/410 mm, Knieknall 850-1050 mm, Normknieaum 200 mm, Sitzaum 680-760 mm, Wendekreis rechts/links 10,8/11,8 m, Lenkraddurchmesser 340 mm, Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 360 l, mit umgeschlagenem Rücksitz 700 l, Tankinhalt 48 l, Leergewicht 946 kg, Zuladung 429 kg.

**FAHRLISTUNGEN**  
Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 5950/min, V. Gang) 194 km/h

**Beschleunigung**  
0-80 km/h 7,3 s  
0-100 km/h 10,8 s  
0-120 km/h 15,2 s  
0-160 km/h 36,9 s  
400 m mit steh. Start 17,4 s  
1 km mit steh. Start 32,4 s  
Elastizität  
40-100 km/h (IV. Gang) 15,9 s  
60-120 km/h (V. Gang) 24,4 s

**INNENGERÄUSCH**  
Bei 80 km/h 79 dB(A)  
Bei 100 km/h 74 dB(A)  
Bei 130 km/h 80 dB(A)  
Bei 160 km/h 81 dB(A)

**KRAFTSTOFFVERBRAUCH**  
DIN-Verbrauch in l/100 km  
Bei 90 km/h im V. Gang 6,2  
Bei 120 km/h im V. Gang 7,6  
Stadtverkehr 10,2

Testverbrauch 10,2  
Kraftstoffart Super

PREIS  
Ford Escort XR 3i DM 23 235