

auto
motor
-sport

TEST & TECHNIK



Formel Ford

Test Ford Escort RS Turbo Sportlichstes Modell der Baureihe mit 132 PS starkem Turbomotor.

Von Thomas Fischer

Wie sieht der typische Ford-Fahrer aus? Die Werbefachleute der Kölner Marke scheinen es genau zu wissen: Wie ihre intensiven Marktstudien ergaben, ist es der sogenannte „Keine-Experimente-Typ“ – in den meisten Fällen „ein ganz normaler deutscher Familienvater mit zwei Kindern, Hund und Eigenheim, der eher nach Sicherheit als nach gesellschaftlichem Aufstieg strebt“.

Für diesen klassischen Kundenkreis ist der Escort RS Turbo bestimmt nicht geschaffen. Doch solche Sportmodelle, die bewußt an der breiten Käufermasse vorbeizielern, haben bei Ford Tradition. Schließlich gab es die Formel RS schon beim seligen Capri und beim starrachsbewehrten alten Escort. Diese Versionen fanden speziell bei jugendlichen Autofahrern großen Anklang.

Nach den Idealen dieses Publikums wurde denn auch der RS Turbo dekoriert. Mit seinen üppigen Verbreiterungen, Schwellern, Spoilern, Einläuferschlitzen und Leichtmetallfelgen im Schaufelrad-Design

bewegt er sich optisch gerade noch im Grenzbereich des guten Geschmacks. Die Sportausstattung im Innenraum ist weniger aufdringlich als die zusätzlich montierten Weitstrahler am Bug, die zwar den mit viel Mühe verbesserten c_w -Wert ruinieren, aber nach Aussagen des Ford-Marketings „auf dem Wunschzettel der Käufer an oberster Stelle stehen“.

Selbstverständlich muß da auch die Wagenfarbe dem Zeitgeist Rechnung tragen: Monocrom lackiert vom Scheitel bis zur Sohle gibt es den Escort Turbo in Schwarz, Weiß, Rot oder Silbermetallic.

Solch eine sportliche Verpackung macht Appetit auf den Inhalt – und da werden die Fans zumindest der Papierform nach nicht enttäuscht. Unter der Fronthaube steckt ein Vierzylindermotor mit obenliegender Nockenwelle und KE-Jetronic, der zwar nur 1597 cm³ Hubraum aufweist, dessen Leistung aber dank eines Turboladers vom Typ Garrett AiResearch T3 mit Ladeluftkühlung und integriertem Wastegate stattliche 132 PS (97 kW) beträgt. ▷

Photo: H.D. Seidler



Weißer mit Schuß: Seinen Anspruch, das stärkste und teuerste Escort-Modell zu sein, trägt der RS Turbo unverhohlen zur Schau. Spoiler, Schweller und Zusatzscheinwerfer erinnern an die wilde Zeit der sechziger und siebziger Jahre

Test Ford Escort RS Turbo

Im Vergleich zum alten Escort Turbo besitzt der Motor ein paar Neuerungen, die sowohl der Leistungscharakteristik als auch der Lebensdauer zugute kommen sollen. Der Turbolader beispielsweise ist nun mit wassergekühlten Lagern ausgerüstet, die für eine kontinuierliche und gleichmäßige Wärmeabfuhr an diesem thermisch hochbelasteten Bauteil sorgen. Von modifizierten Kolben und verbesserten Ölbleistreifen versprechen sich die Ford-Leu-



Leichtmetallräder mit 50er-Reifen sind serienmäßig

te einen geringeren Ölverbrauch als bisher; natriumgekühlte Auslassventile und stärkere Kurbelwellenlager dienen ebenfalls einer längeren Lebenserwartung. Außerdem wurde die Achsübersetzung von 4,2 auf 3,82 : 1 verlängert, um Geräuschniveau, Verbrauch und Verschleiß zu mindern.

Zur Steuerung von Zündzeitpunkt und Ladedruck bedient sich das Ford-Triebwerk eines Mikroprozessors, der permanent mit Informationen über Drehzahl, Last und Ladedruck gefüttert wird und nach Auswertung dieser Daten im jeweils richtigen Moment die vier Zündkerzen aktiviert. Gleichzeitig obliegt dem Rechner auch die Regelung des Ladedrucks, der den jeweiligen Betriebsbedingungen nach zwischen 0,29 und 0,5 bar variieren kann. Die Vorteile: besseres Ansprechverhalten, kontinuierlicher Aufbau des Lade-

Turbo besser als großer Hubraum oder Vierventiler?



Ford Escort RS Turbo

Der 1,6 Liter-Motor des Escort hat im Vergleich zu den anderen beiden Konkurrenten den kleinsten Hubraum, macht dieses Defizit aber mit Hilfe eines Turboladers rein leistungsmäßig wett. Allerdings mehr schlecht als recht. Denn trotz verbesserter Leistungscharakteristik verläuft die Kraftentfaltung weniger harmonisch als bei den Saugmotoren der Konkurrenz – zusätzlich wird die Bilanz durch den höchsten Benzinverbrauch getrübt. Die Laufkultur kann ebenfalls nicht überzeugen. Hinzu kommen Schwächen in puncto Federungskomfort und Fahrverhalten. Das Einzige, was der Escort den anderen voraus hat, ist die reichhaltige Ausstattung – allerdings zu einem Preis, der den anderen ebenfalls weit voraus ist.

Opel Kadett GSi

So abgedroschen es klingen mag, aber Hubraum ist – vorläufig jedenfalls – durch nichts zu ersetzen. Der kürzlich erst auf zwei Liter vergrößerte Einspritzer mit 130 PS wirkt außerordentlich elastisch und hält sich in der Geräuschentwicklung dezent zurück. Wegen der weniger ausgeprägten Drehfreude bleibt die Sportlichkeit etwas auf der Strecke; entschädigt wird der Fahrer durch die höchste Endgeschwindigkeit und den niedrigsten Verbrauch in dieser Runde. Der aufdringliche Spoiler-Look des Kadett GSi steht dem des Escort RS Turbo nur wenig nach. Dafür sind Federungskomfort und Anschaffungspreis wesentlich manierlicher.

VW Golf GTI 16 V

Wie das Turbo-Triebwerk des Escort holt auch der 1,8 Liter große Vierventiler die Leistung aus der Drehzahl. Doch damit sind die Gemeinsamkeiten auch schon aufgezählt. Denn der VW-Motor ist drehwilliger, kultivierter und auch sparsamer als der Ford-Turbo. Seine etwas höhere Leistung kann der Höchstgeschwindigkeit allerdings nicht ansprechen; für bietet der Golf die bestmögliche Handlichkeit, das großzügigste Platzangebot, die bequemsten Sitze und die funktionellste Bedienung. Nur mit dem Federungskomfort hapert ein wenig. Sein dezentes Auftreten als Wolf im Schafspelz macht ihn für jene Leute attraktiv, die nicht um jeden Preis auffallen möchten.

Der Ford Escort RS Turbo und seine Konkurrenten

Fahrzeugtyp		Ford Escort RS Turbo	Opel Kadett GSi	VW Golf GTI 16 V
Hubraum	cm ³	1597	1984	1716
Leistung	kW (PS) bei 1/min	97 (132) bei 5750	95 (130) bei 5600	102 (139) bei 5600
Testverbrauch	l/100 km	11,4 S	9,5 S	10,6 S
Preis	DM	27 915,-	24 405,-	26 900,-
Beschleunigung	in s			
0-60 km/h		4,2	4,2	4,0
0-100 km/h		9,6	8,8	8,6
0-120 km/h		12,8	12,1	11,5
0-140 km/h		18,3	17,1	16,2
0-160 km/h		24,6	23,0	22,2
1 km mit stehendem Start		30,2	29,9	29,0
Elastizität	in s			
40-100 km/h (IV. Gang)		14,6	12,0	14,0
60-120 km/h (V. Gang)		19,6	20,9	19,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h	(V. Gang) 213	(V. Gang) 214	(V. Gang) 218

Datenblatt: Ford Escort RS Turbo

Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Turbolader und Ladeluftkühler vorn quer. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, obeliegende Nockenmechanik (Zahntriebmechanismus), Ventile über hydraulische Tassenöffner betätigt. Thermostatisch gesteuerter Kahlventilator. Mechanische Einspritzanlage (Bosch KE-Jetronic).
Leistung 97 kW (132 PS) bei 5750/min, spezifische Leistung 60,7 kW/l (82,7 PS/l). Hubraum 1597 cm³, Bohrung x Hub 79,96 x 79,52 mm. Verdichtungsverhältnis 8,2:1. Maximales Drehmoment 180 Nm bei 2750/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 15,2 m/s. Ölwanne Motoc 3,5 L. Kühlsysteminhalt 7,9 L. Batterie 12 V 43 Ah. Drehstromlichtmaschine 980 Watt.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Sperrdifferential, Fünfganggetriebe, mechanisch betätigte Kupplung. Übersetzungen: I, 3,15, II, 1,91, III, 1,28, IV, 0,95, V, 0,76, R, 3,62. Achsantrieb 3,82:1. Geschwindigkeit bei 1000/min im V-Gang 36,4 km/h.

Fahrwerk

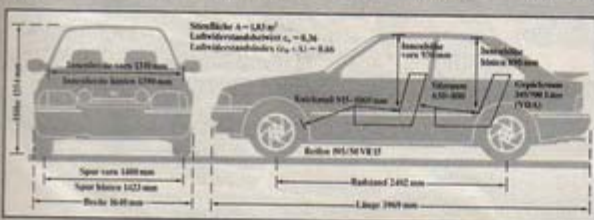
Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeine, Gasdruckstoßdämpfer, hinten mit Querlenkern, Längslenker, Schraubfedern, Gasdruckstoßdämpfer. Vorn und hinten Stabilisator. Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 19,63:1, 3/5 Lenkraddrehungen. Hydraulische Zweikreis-Bremse, Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Antiblockiersystem (ABS). Felgenreife 6,1 x 15, Reifengröße 195/50 VR 15.

Karosserie

Fünfsitzige Limousine mit zwei Türen und Heckklappe. Radstand 2402 mm, Spur vorn/hinten 1400/1423 mm, Außenmaße 3969 x 1640 x 1354 mm, Innenbreite vorn/hinten 1310/1390 mm, Innenhöhe vorn/hinten 930/890 mm. Sitztiefe vorn/hinten 500/470 mm, Knickmaß 915-1060 mm, Normknie-raum 180 mm, Sitzraum 630-800 mm. Wendekreis rechts/links 10,9/11,9 m, Lenkraddurchmesser 360 mm, Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 345 L, mit umgeklappter Rücksitzbank 700 L. Tankinhalt 48 L. Leergewicht 1021 kg. Gewichtsverteilung vorn/hinten 59,2/40,8%, zulässiges Gesamtgewicht 1325 kg, Zuladung 304 kg, zulässige Anhängelast gebremst 900 kg, ungebremst 450 kg, Dachlast 75 kg.

Wartung

alle 20 000 km
alle 10 000 km

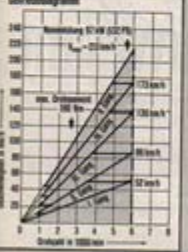


Test-Werte

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 5900/min, V. Gang) 213 km/h	0-100 km/h 24,6 s
0-60 km/h 4,2 s	0-140 km/h 18,7 s
0-80 km/h 6,1 s	0-120 km/h 12,8 s
0-100 km/h 9,6 s	0-100 km/h 9,6 s
0-120 km/h 12,8 s	0-140 km/h 18,7 s
0-140 km/h 18,7 s	

Getriebe



Innengeräusch

Bei 50 km/h 67 dB(A)
Bei 100 km/h 72 dB(A)
Bei 130 km/h 77 dB(A)
Bei 140 km/h 78 dB(A)
Bei 160 km/h 80 dB(A)
Bei 180 km/h 84 dB(A)

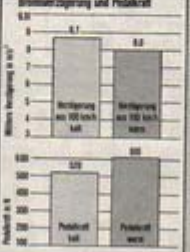
Lenk- und Pedalkräfte

Lenkung im Stand 100 N
Lenkung bei Fahrt 44 N
Kopplungspedal 90 N
Gaspedal 105 N

Kraftstoffverbrauch

Kraftstoffverbrauch (DIN) 8,9 l/100 km
Verbrauch in Test (L/100 km)
Minimalkonsum 6,8
Maximalkonsum 12,7
Durchschnitt 11,4
200 km/h in L 100 km 8,8
100 km/h 1. Gang 6,8
100 km/h 3. Gang 6,2
Durchschnitt 11,3

Drummerschwingung und Pedalkraft



drucks und ein günstiger Drehmomentverlauf. Das maximale Drehmoment von 180 Nm ist nun schon bei 2750/min parat (vorher 3000/min), die Nenndrehzahl sank von 6000/min auf 5750/min.

Beim Fahren sind Unterschiede zum alten Escort Turbo unverkennbar. Vor allem der Turboschub setzt nun nicht mehr so schlagartig ein wie früher – vielmehr verläuft die Leistungsentfaltung fast schon so kontinuierlich wie bei einem Saugmotor. Die Beschleunigungszeiten sind allerdings nicht mehr das, was sie einmal waren. Der



Zum Einsteigen und Wohlfühlen: Arbeitsplatz im Escort

Grund: Der Testwagen wog mit seinen 1021 Kilogramm Leergewicht fast zwei Zentner mehr als die in auto motor und sport 8/1985 getestete alte Version. Unter diesen erschwerten Bedingungen sind 9,6 Sekunden (Vorgänger: 8,7 s) für den Spurt von null auf Tempo 100 ein respektabler Wert, zumal es dem RS Turbo nun wirklich nicht an Temperament mangelt.

Bessere Beschleunigungswerte vereitelt auch das Getriebe, das sich immer noch nicht exakt genug schalten lässt und zudem relativ lange Wege aufweist. Daß der turbogetriebene Escort wirklich gut bei Kräften ist, beweist die Höchstgeschwindigkeit von 213 km/h. Die gegenüber dem Vormodell (205 km/h) verbesserte Aerodynamik kommt hier zur Geltung. Vom geringeren Luftwiderstand profitiert auch der Verbrauch: Er sank von durchschnittlich 12,7 L/100 km auf 11,4 L/100 km – im Vergleich

Test Ford Escort RS Turbo

zur Konkurrenz ist das zwar immer noch recht viel, aber der Turboschlag fällt nicht mehr ganz so eklatant wie früher aus.

Am Fahrkomfort gingen die Modellpflegemaßnahmen fast spurlos vorbei. Nach wie vor malträtiert der Turbomotor die Trommelfelle der Insassen mit ohrenbetäubendem Lärm: Bei Tempo 180 herrschen im In-

orientierten Fahrern nicht gerade Priorität genießt, aber an die Fahreigenschaften sind die Ansprüche dafür um so höher. In dieser Beziehung präsentiert sich der Escort Turbo leicht verbessert. Zumindest auf gut asphaltierten Straßen ist der

Geradeauslauf stabil. In schnell durchfahrenen Kurven verhält sich der Fronttriebler leicht untersteuernd, solange der Fahrer den rechten Fuß tapfer auf dem Gaspedal läßt. Bei Lastwechseln jedoch will der Wagen mit dem Heck ausbrechen und muß

dann durch entsprechende Lenkkorrekturen im Zaum gehalten werden. Beim Herausbeschleunigen aus engen Kehren neigen die Antriebsräder dank Visco-Sperrdifferential nicht mehr so hemmunglos zum Durchdrehen wie früher, aber

Ausstattung, Preise und Kosten

Grundpreis: DM 27 915,-

Serienausstattung:

- Antiblockier-System
- Heckspoiler, Kotflügel- und Türschwellerverbreiterung
- Leichtmetallfelgen
- Sperrdifferential

Zusatzausstattung: DM

- Außenspiegel rechts und links elektr. einstellbar und beheizbar 338,-
- Fensterheber vorn elektr. betätigt 701,-
- Recaro-LS-Sitze 464,-
- Verbrauchscomputer 505,-
- Windschutzscheibe beheizbar 225,-

Steuer:

DM 21,50 pro

100 cm³ Hubraum DM 346,-

Haftpflicht:

(Regionalklasse RS 2, 100 Prozent, Prämie jährlich) DM 1318,-

Teilkasko:

Typklasse 35, Regional-

klasse R 1, mit/ohne Selbst-

beteiligung DM 174,-/439,-

Vollkasko:

(Typklasse 24, Regional-

klasse R 2 mit 650 Mark-

Selbstbeteiligung, 100

Prozent-Prämie) DM 2000,-

nenraum 84 dB(A). Beim Schnellfahren werden die Nerven also gehörig strapaziert; wer eine gemächlichere Gangart anschlügt, muß genauso hart im Nehmen sein, weil die straffe Federung schon auf kleinsten Unebenheiten heftige Stöße ausstößt, die von den bequemen Sportsitzen nur unzureichend gefiltert werden können.

Nun ist zwar bekannt, daß der Federungskomfort bei sportlich



Test-Stenogramm Ford Escort RS Turbo

++ = sehr gut, + = gut, ○ = durchschnittlich, - = mangelhaft, -- = unbefriedigend

Karosserie: gute Verarbeitung, befriedigende Übersichtlichkeit, hakelige Schläser, aufdringliche Spoiler

Raumangebot: durchschnittlich, speziell im Fond wenig Innenbreite und Kopffreiheit, variabler Kofferraum

Bedienung: klare Instrumente, unpraktischer Lichtschalter, schwergängige Lenkung, hohe Pedalkräfte

Motor: für einen Turbo harmonische Leistungscharakteristik, unkultiviert bei hohen Drehzahlen

Getriebe: gut abgestuft, Schaltung schwergängig und mit langen Wegen

Fahrleistungen: hohe Endgeschwindigkeit, befriedigende Beschleunigungs- und Elastizitätswerte

Fahreigenschaften: Antriebsbeiflässe in der Lenkung, akzeptabler Geradeauslauf, Lautwechselreaktionen

Fahrkomfort: laute Motor- und Windgeräusche, harte Federung, gute Klimatisierung, bequeme Sitze

Ausstattung: betont sportlich, Antiblockier-Einrichtung serienmäßig, aber keine Servolenkung verfügbar

Wirtschaftlichkeit: hoher Preis, relativ hoher Verbrauch, starker Wertverlust zu erwarten

Mängel am Testwagen: keine
Konkurrenten: Opel Kadett GSi, Mazda 321 4WD Turbo, VW Golf GTI 16 V



Der 1,6 Liter-Turbomotor wurde gründlich modifiziert. Die Schlitzlöcher auf der Fronthaube dienen der Entlüftung.

die Lenkung erfordert weiterhin hohe Haltekräfte. Und beim Abbremsen verlangt der serienmäßig mit Antiblockier-Einrichtung ausgerüstete Ford nach strammen Waden.

Im großen und ganzen fiel der Ford-Schritt beim sportlichsten Escort also geringer aus als beim zivileren 1,4 Liter-Modell, das sich im letzten Vergleichstest (auto motor und sport 20/1986) gegenüber Golf und Kadett gut in Szene setzen konnte. Die eingeschworenen RS-Freunde werden sich daran nicht stören: Sie lassen eher das Herz als den Verstand entscheiden.

