

(C) www.Silverbluemk4.de



Der Ford Escort XR 3i ist eine betont sportliche Erscheinung. Er schiebt in schnellen Kurven über die Vorderräder, bleibt aber jederzeit gutmütig und gut beherrschbar.

XR 3i – Sportlichkeit ist nur noch Zierde

XR – unter diesem Kürzel laufen bei Ford schon seit einigen Jahren die sportlichen Autos vom Band. Und wenn den beiden Buchstaben noch eine 3 folgt, dann ist es ein Escort, der Temperament verspricht. Zumindest äußerlich, denn das Make-up des XR 3i macht eine Menge her. Doch unter dem Sportdreß mit dem markanten, unübersehbaren Heckspoiler, mit

Frontschürze und Zusatzscheinwerfern, mit Radkappen und Stoßlängern in Wagenfarbe steckt ein vom Drei-Wege-Kat geschwächter und im Vergleich zur Konkurrenz nur noch zäher 1,6-Liter-Motor mit 90 PS. Diese Pferdchen neigen längst nicht mehr zu Galoppaden und verhelfen dem Escort nur zu durchschnittlichen Fahrleistungen. Nach 12,3 Sekunden

erreicht er aus dem Stand Tempo 100 km/h, schafft 175 km/h Spitze und verfehlt damit die Werksangabe um 3 km/h. Er braucht dafür einen langen Anlauf, denn sowohl der vierte als auch der fünfte Gang des gut schaltbaren Getriebes sind ziemlich lang ausgelegt. Und man muß fleißig schalten, weil der Motor seine volle Kraft erst sehr spät (bei 4600/min) erreicht.

Im Verbrauch schlägt sich diese Charakteristik jedoch nicht negativ nieder. Auf der Verbrauchsmeßstrecke von Auto Bild nahm der Escort XR 3i Kat 8,9 Liter Normalbenzin pro 100 Kilometer zu sich – ein angemessener Wert. Der Vierzylinder legt allerdings keine verfeinerte Laufkultur an den Arbeitstag. Er ist ein ziemlich rauher



Die Instrumente liegen gut im Blickfeld des Fahrers. Ihr Design erinnert an den Scorpio, von dem auch die Bedienelemente stammen.



Markant das Heck mit dem riesigen Spoiler, der – angenehmer Nebeneffekt – dem Fahrer deutlich das Fahrzeugende anzeigt. Schlecht: Die Gurtschlösser sind an langen Peitschen auf dem Mitteltunnel befestigt (Foto rechts).



TESTWERTE	
Höchstgeschw.	175 km/h
0–100 km/h	12,3 Sekunden
60–100 km/h ①	12,2/18,9 Sek.
Testverbrauch	8,9 l N b/l fr./100 km
Gewicht	950 Kilogramm
Zuladung	430 Kilogramm
Anhängelast ②	900 Kilogramm
Inn'geräusch ③	73 dB (A)
Steuer	38 Mo. fr./211 Mark
Versicherung	1090 Mark
Inspektion	250–330 Mark
Grundpreis	24 600 Mark

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ Bei 100 km/h im 4. Gang.

TECHNISCHE DATEN	
Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, geregelter Drei-Wege-Katalysator mit Lambdasonde, Hubraum 1597 ccm, Bohrung x Hub 79,96 x 79,52 mm, Verdichtungsverhältnis 8,5: 1, Leistung 66 kW (90 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 123 Nm bei 4600/min, Benzineinspritzung KE-Jetronic, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator, hinten Quer- und Längslenker, Schraubenfedern, vorne innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Antiblockiersystem SCS, Reifen 185/60 HR 14, Tankinhalt 48 Liter.	

TESTZEUGNIS		
Schaltung:	Die Schaltung ist leichtgängig und recht genau geführt. Die Schaltwege sind etwas lang, aber Gangwechsel bereiten kein Problem.	2
Lenkung:	Die Lenkung hat keine Servounterstützung, verlangt aber keinen sonderlichen Krafteinsatz. Arbeitet exakt und präzise.	2
Bremsen:	Fords mechanisches Antiblockiersystem SCS hält den Escort auch bei Panikbremsungen lenkbar. Serienmäßig im XR3i.	1
Fahrleistung:	Seine Höchstgeschwindigkeit reicht für flottes Reisen auf der Autobahn. Doch sportlich sind weder Spitze noch Beschleunigung.	3
Fahrwerk:	Problemloses Fahrverhalten, obwohl er merklich über die Vorderräder schiebt. Die Abstimmung geriet etwas zu weich.	3
Karosserie:	Mit dem gewaltigen Heckspoiler ist der XR 3i schon eine markante Erscheinung. Ordentlich verarbeitet, gutes Platzangebot.	2
Motor:	Ein recht brummiger Typ. 90 Kat-PS entwickeln kein überschäumendes Temperament, reichen aber für flotte Fahrt.	3
Verbrauch:	8,9 Liter Normalbenzin braucht er pro 100 Kilometer gemischter Fahrstrecke – der Wert ist den Fahrleistungen angemessen.	2
Kofferraum:	Mit senkrechter Rücklehne faßt er bescheidene 345 Liter. Er läßt sich aber auf 700 Liter vergrößern, wenn man die Bank umklappt.	2
Reichweite:	Der Inhalt des 48-Liter-Tanks reicht für Etappen von 540 Kilometern – ein durchschnittlicher Wert in dieser Klasse.	3
Kosten:	Für 24 600 Mark gibt's das Antiblockiersystem SCS, Katalysator und Steuerfreiheit serienmäßig. Ordentlicher Wiederverkaufswert.	2
Gesamturteil:	Der XR 3i ist keine sportliche Fahrmaschine, wie die Buchstaben vermuten lassen, bietet aber eine Menge Auto fürs Geld.	

Bursche, der sein Werk deutlich hörbar verrichtet.

Der Escort verfügt im Gegensatz zu seinen Konkurrenten Golf und Kadett über vier einzeln aufgehängte Räder. Vorteile bringt ihm das jedoch kaum. Er ist komfortabel abgestimmt, läßt seine Passagiere nur kurze Stöße von Querrillen spüren. In schnellen Kurven schiebt er spürbar über die Vorderäder, bleibt aber stets gutmütig.

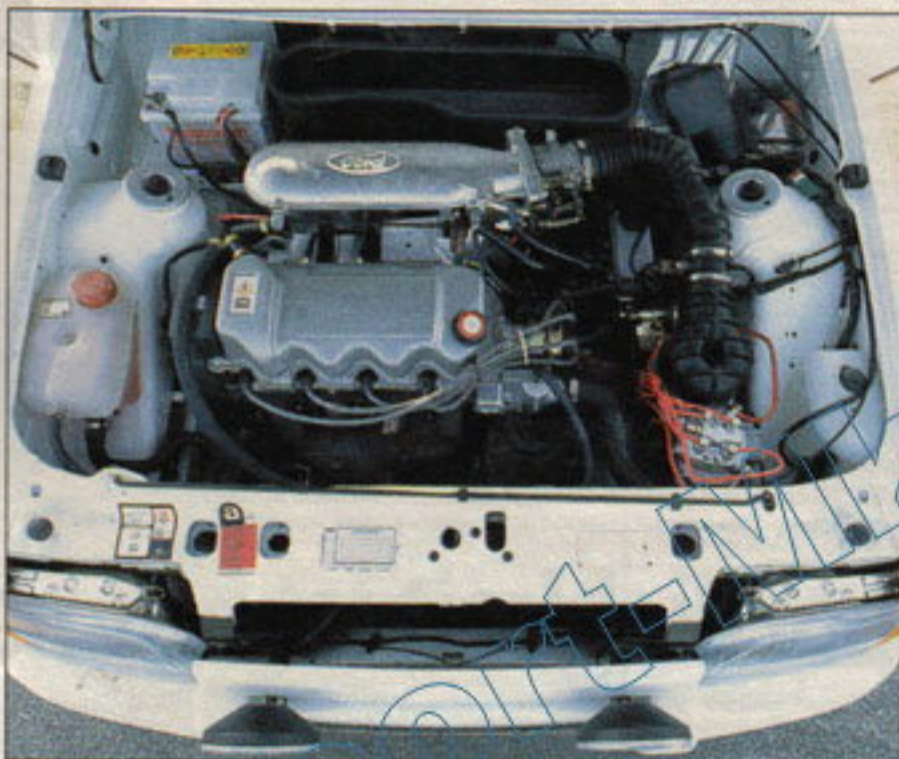
Im Innenraum stimmt fast alles. Prima Sitze, das Lenkrad fühlt sich gut an, die Instrumente liegen genau im Blickfeld, und um die Scheibenwischer zu bedienen, muß man die Hände nicht vom Steuer nehmen. Für Krimskrams finden sich eine Menge Ablagefächer – in den Türen, in der Mittelkonsole, auf dem Armaturenbrett und im Handschuhfach. Schlecht: der Warnblinkschalter auf der Lenksäule und die Gurtpeitschen. Vorbildlich: das serienmäßige Antiblockiersystem SCS.

24 600 Mark verlangt Ford für den Escort XR 3i. Doch das kölsche Synonym für GTI steht eher für flott statt schnell, für komfortabel statt sportlich-hart, für umweltfreundlich statt PS-stark und für Show statt Power.

(C) www.Silverbluemk4.de



Typisch für den Ford Escort XR 3i: Stoßfänger in Wagenfarbe, Radkappen weißmetallisch lackiert



Der Vierzylinder bekommt sein Benzin von der KE-Jetronic, einer mechanisch-elektronischen Einspritzanlage. Seit kurzem erfüllt er mit geregeltem Katalysator die US-Norm: Man darf ihn auch bei Smog fahren



Die Lehne der Rückbank läßt sich im Verhältnis 1:2 umklappen, dem Raumbedarf anpassen



Der Knieraum reicht für die Passagiere auf den hinteren Plätzen aus, genauso wie die Kopffreiheit

AUSSTATTUNG

Katalysator	S
ABS	S
Fünfganggetriebe	S
Automatik	N
Servolenkung	N
elektrische Fensterheber	800
Lenkrad höhenverstellbar	N
Zweiter Außenspiegel	S
Heckwischer	S
Drehzahlmesser	S
Rückbank umklappbar	S
Zentralverriegelung	450
Metallic-Lackierung	450
Leichtmetallräder	800
Schiebedach	950
Colorverglasung	S

Aufpreise in Mark, S = serienmäßig, N = nicht lieferbar

Große Auswahl – und doch bleiben Wünsche offen



Turnier Die Kombiversion des Escort bietet viel Ladefläche. Preise von 17 410 bis 22 470 Mark



Orion Traditionelle Stufenhecklimousine mit „richtigem“ Kofferraum. Preise: 17 780 bis 25 420 Mark



Cabrio Der Escort oben ohne macht Spaß schon beim Anschauen. Preise von 26 095 bis 29 885 Mark

Ford Escort 1,3*	
Hubraum/Zyl.	1297 ccm/4
Leistung	44 kW (60 PS)
Höchstgeschw.	157 km/h
0-100 km/h	15,4 Sek.
Verbrauch	6,9 l S blfr./100 km
Preis	15935 Mark

Ford Escort 1,4i Kat*	
Hubraum/Zyl.	1392 ccm/4
Leistung	54 kW (73 PS)
Höchstgeschw.	165 km/h
0-100 km/h	13,3 Sek.
Verbrauch	7,5 l S blfr./100 km
Preis	17485 Mark

Ford Escort 1,6 Diesel*	
Hubraum/Zyl.	1608 ccm/4
Leistung	40 kW (54 PS)
Höchstgeschw.	146 km/h
0-100 km/h	18,9 Sek.
Verbrauch	5,2 l D/100 km
Preis	17540 Mark

Ford Escort RS Turbo*	
Hubraum/Zyl.	1597 ccm/4
Leistung	97 kW (132 PS)
Höchstgeschw.	206 km/h
0-100 km/h	8,7 Sek.
Verbrauch	8,6 l S/100 km
Preis	29190 Mark

Der Ford Escort war in der Klasse der Kompaktwagen immer die unbestrittene Nummer drei. Nur am VW Golf und am Opel Kadett kam er nie vorbei. Daran konnten auch drei zusätzliche Karosserie-Varianten nichts ändern: der Kombi namens Turnier, die Stufenhecklimousine Orion und das Cabrio. Die Baureihe trägt seit der letzten Modellüberarbeitung ganz deutliche Züge von Sierra und Scorpio. Die Familienähnlichkeit findet sich vor allem im Innenraum wieder. Schalter, Knöpfe und Hebel stammen eindeutig vom ganz großen Bruder, und das Design der Instrumente ähnelt sich auffallend.

Die Motorenpalette bietet jedem etwas. Sie reicht bei den Benzinern von 1,3 Liter Hubraum und 60 PS bis zum aufgeladenen 1,6-Liter-Triebwerk mit 132 PS im RS Turbo. Es verfügt über die kompromißlose Sportlichkeit, die seinen zivileren Artgenossen fehlt. Den

Gegenpunkt zu all der Power setzt der 1,6-Liter-Dieselmotor, dessen bescheidene 54 PS sich mit standesgemäßen 5,2 Litern pro 100 Kilometer bescheiden. Fürs Cabrio gibt es diesen Motor nicht.

Inzwischen dominieren auch bei Ford die schadstoffarmen Motoren, die generell mit einem Fünfganggetriebe kombiniert sind. Doch enthält die Preis- und Ausstattungsliste einige Merkwürdigkeiten:

Ein Automatikgetriebe gibt es nur in Verbindung mit einem nicht schadstoffarmen und somit nicht steuerbefreiten 1,6-Liter-Motor mit 90 PS. Und in Verbindung mit der Automatik gibt es wiederum nicht das Antiblockiersystem SCS, das Ford zusammen mit der englischen Firma Girling entwickelt hat und für 1100 Mark Aufpreis anbietet. Im XR 3i und RS Turbo gibt es dieses Antiblockiersystem wiederum serienmäßig.

Rolf Bleeker

* = nach Werksangaben