

Escort MK 4

Diese Informationen wurden Ihnen bereitgestellt von
<http://www.Escort-Mk4.de>.

Sollten Sie die Informationen von einer anderen Quelle
heruntergeladen haben, bitte ich Sie, mich zu informieren.
Vielen Dank im Voraus. Webmaster@Escort-MK4.de

This information is hosted by <http://www.Escort-Mk4.de>.
If you downloaded it from another server, please inform me.
Many thanks. Webmaster@Escort-MK4.de



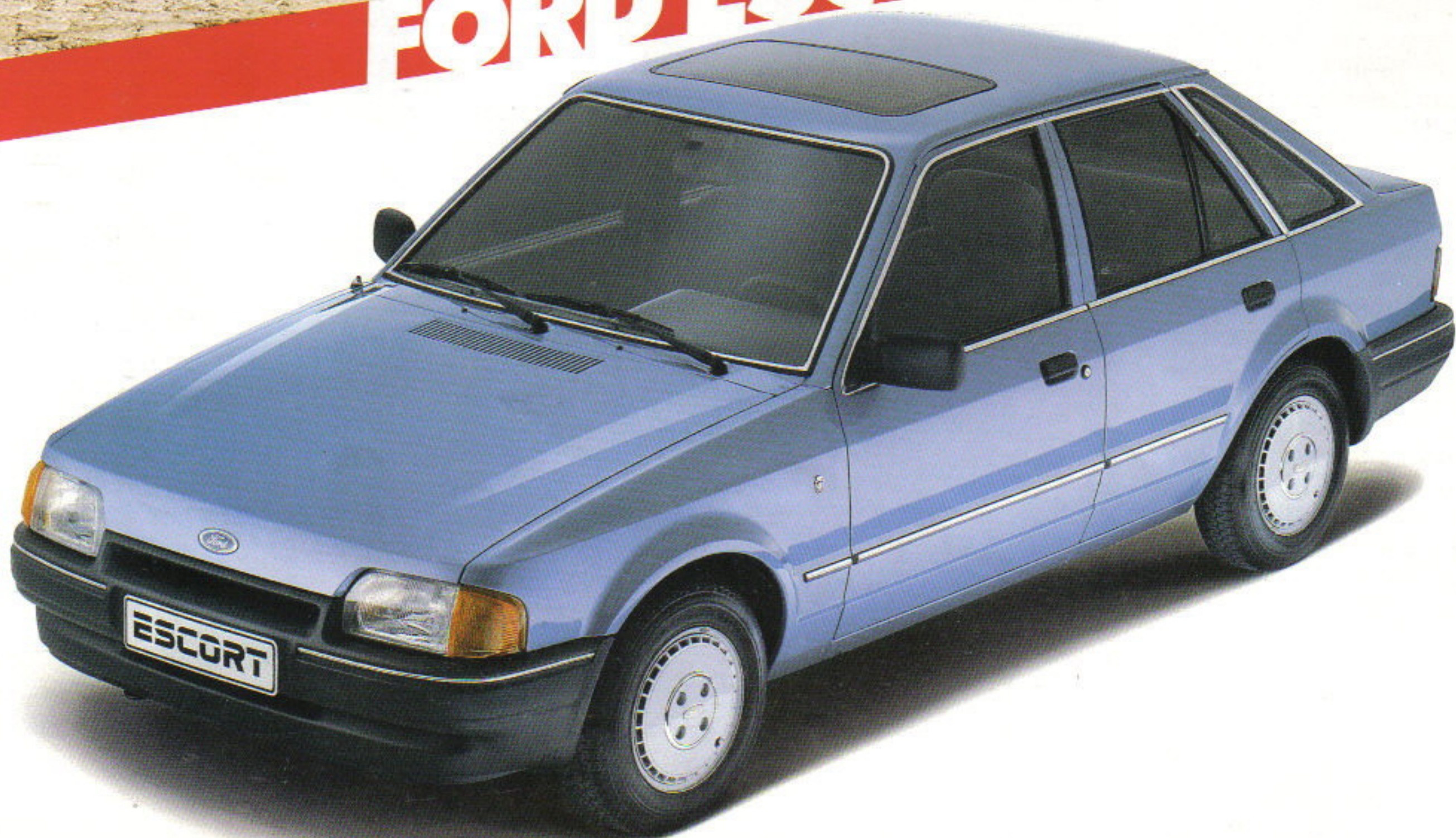
DE MEEST VERKOCHTE AUTO TER WERELD



FORD ESCORT



FORD ESCORT

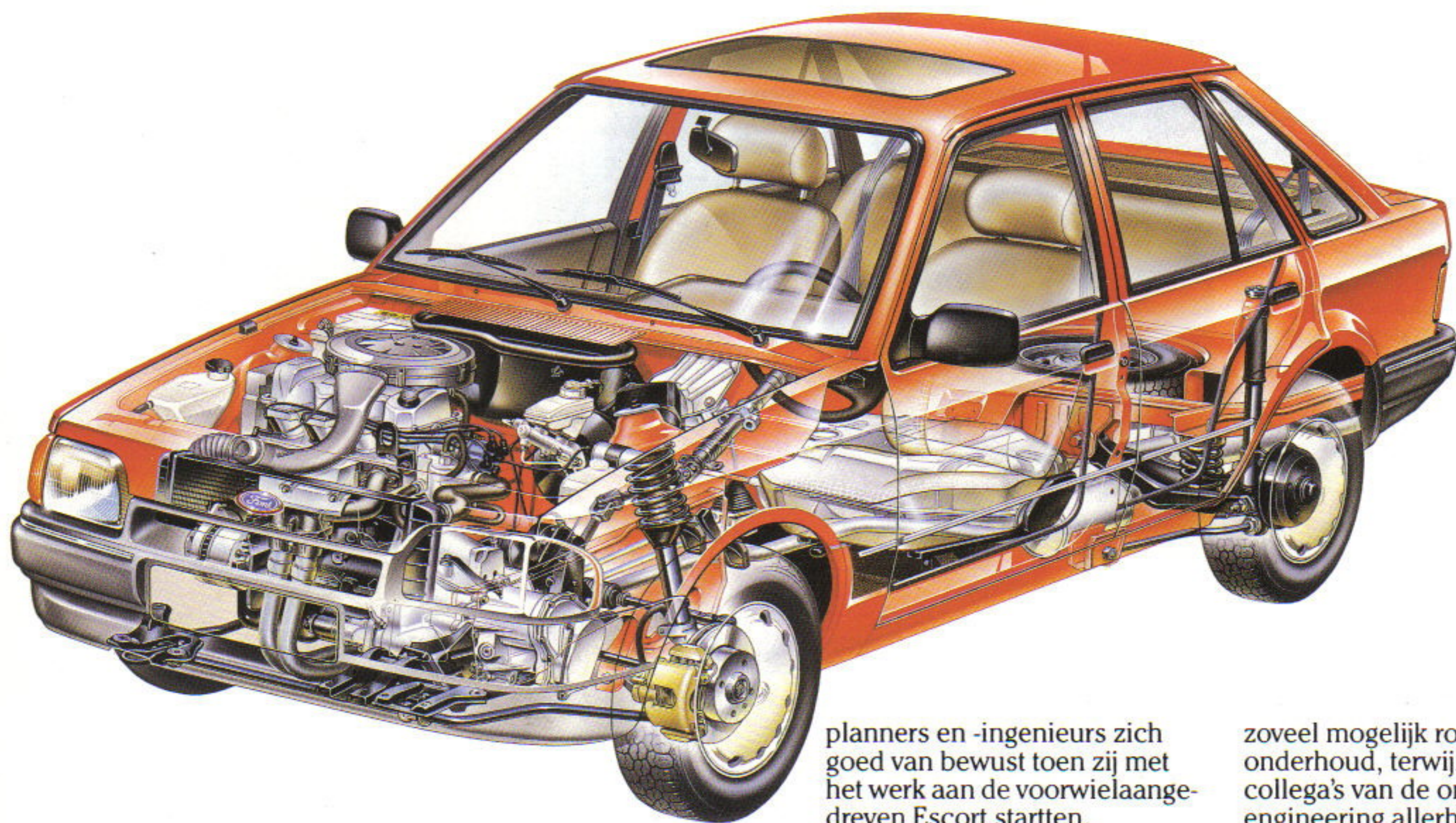


FORD ESCORT

De meest verkochte auto ter wereld

Net als zijn legendarische voorvader, de Model T waarvan er tussen 1908 en 1927 meer dan 15.000.000 werden verkocht, is de Ford Escort uitgegroeid tot de populairste auto ter wereld. Sinds zijn lancering op 3 september 1980 heeft de aërodynamische Escort met voorwielaandrijving voortdurend de internationale autocompetitie gedomineerd. De onverwoestbare reputatie die door zijn voorgangers werd gevestigd, was daar uiteraard niet vreemd aan. Alleen al in 1984 produceerden de Ford fabrieken in Duitsland, Engeland, Spanje, Portugal, Brazilië, Zuid-Afrika, Canada en de Verenigde Staten maar eventjes 908.000 Escorts om aan de steeds stijgende vraag te kunnen voldoen. Daarmee werd de auto voor het vierde opeenvolgende jaar de meest verkochte auto ter wereld. De vakpers was unaniem in haar lof en waardering. Een internationale jury van deskundigen koos de Escort in 1981 tot Auto van het Jaar. En die mening werd sindsdien bevestigd door tien andere belangrijke Europese kwaliteitsonderscheidingen. Gezien de enorme concurrentie in de autosector, kan een dergelijk wereldwijd succes op dit niveau alleen het gevolg zijn van echt uitzonderlijke kwaliteiten. Zo'n resultaat bereik je alleen met talentrijke ingenieurs die over de modernste apparatuur kunnen beschikken en die jaar na jaar hun beste krachten wijden aan nauwgezette research, tests en ontwikkeling. In laboratoria en windtunnels, maar ook in de bittere winterse koude in het hoge Noorden. En als het ontwerp dan helemaal af is, dan moeten de normen voor de produktie even hoog gesteld worden.





Passieve veiligheid

Het windklievende en elegante profiel van de nieuwe Escort is misleidend. In werkelijkheid gaat het hier om een computer-engineered koetswerk met een enorme structurele integriteit. Chauffeur en passagiers reizen in een bijzonder sterke "veiligheidscel" die aan de voor- en achterzijde door schokdempende kreukelzones wordt beschermd. Om de doeltreffendheid van deze veiligheidscel en kreukelzones te testen, worden auto's met daarin levensgrote poppen (dummies) tegen een snelheid van 50 km/h tegen een 100 ton zwaar blok beton gereden. Ultrasnelle camera's en geavanceerde elektronische apparatuur registreren precies

wat op dat ogenblik gebeurt en leveren zo het basismateriaal dat door de laboratorium-experts wordt geanalyseerd. De Escort voldoet aan alle huidige en verwachte Europese veiligheidsnormen of overschrijdt die zelfs. Dat spreekt toch voor zich.

Lage gebruikskosten

De gebruikskosten van een auto op lange termijn omvatten heel wat meer dan alleen brandstof en routine-onderhoud. Deze twee factoren zijn uiteraard wel belangrijk, maar de jaarlijkse verzekerings-premie en de eventuele inruilwaarde van de wagen spreken ook een hartig woordje mee. En daar waren de produkt-

planners en -ingenieurs zich goed van bewust toen zij met het werk aan de voorwielaangedreven Escort startten. De Escort 1986 heeft opnieuw de strijd tegen de gebruikskosten aangebonden. De "geheime" wapens in deze strijd zijn een brandstofbesparende carrosserie en een CVH motor die bijzonder efficiënt draait op een arm brandstofmengsel. Zo biedt de nieuwe 1,4 liter Escort meer vermogen dan het vorige 1,3 liter model, terwijl hij tegen 120 km/h toch 10 procent minder brandstof gebruikt. En ook de nieuwe 90 PK sterke 1,6 liter Escort is economischer dan zijn 79 PK voorganger. Andere kostendrukkende eigenschappen zijn de zelfregelende hydraulische klepstoters waar alle CVH motoren mee zijn uitgerust, en de onderhoudsvrije contactloze elektronische ontsteking. Hiermee wordt het routine-onderhoud beperkt tot minder dan 45 minuten per 16.000 afgelegde kilometers, wat overeenkomt met een normaal gebruiksjaar.

Aandacht voor het detail

Op zijn weg van tekenplank naar produktlijn wordt elk aspect van een nieuw ontwerp op de voet gevolgd door de Advanced Service Engineers. Deze specialisten controleren alle details en elimineren

zoveel mogelijk routine-onderhoud, terwijl hun collega's van de onderdeel engineering allerhande kostendrukkende mogelijkheden onder de loupe nemen. De Escorts zijn uitgerust met een levenslang gesmeerde stuurinrichting en ophanging, zelfregelende koppeling en remmen, een onderhoudsvriendelijke batterij, makkelijk te herkennen zekeringen, en transparante reservoirs voor alle vloeistoffen. De remmen zijn voorzien van asbestvrije remblokken en speciale nieuwe schijfmateriaal die borg staan voor aanzienlijk langere onderhoudsvrije perioden. Daardoor vereisen de meeste nieuwe Escort modellen normaal gezien in totaal minder dan 90 minuten onderhoud per jaar.

Goedkope koetswerkreparatie

De panelen zijn zodanig ontworpen dat ze makkelijk en goedkoop hersteld of vervangen kunnen worden. Dat houdt de verzekeringspremie laag. Ze werden trouwens ontwikkeld in nauwe samenwerking met verzekeringsdeskundigen voor reparatieonderzoek, een typisch voorbeeld voor de nooit aflatende inspanningen die Ford levert om de globale gebruikskosten van de auto op lange termijn te drukken.

Volgens de strengste normen gebouwd

Ook al lijkt dat niet evident, toch bestaat er een direct verband tussen medische technologie en de nauwgezette manier waarop Ford wagens worden gebouwd. Elke schijfrem voor de Escort wordt op mogelijke gebreken gecontroleerd door een laser- en televisie systeem dat oorspronkelijk als hersenscanner werd ontwikkeld.

Duurzame en betrouwbare kwaliteit

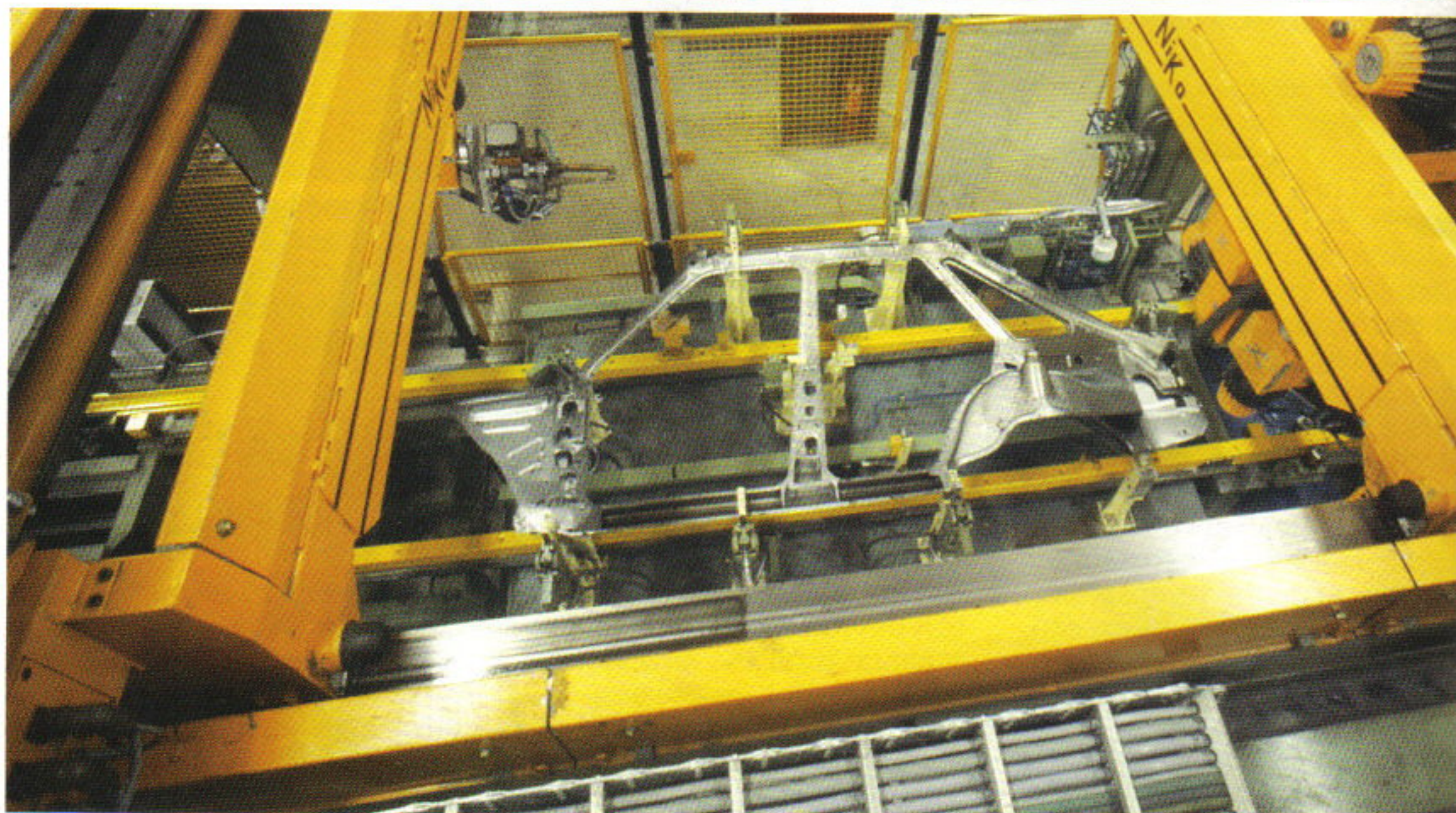
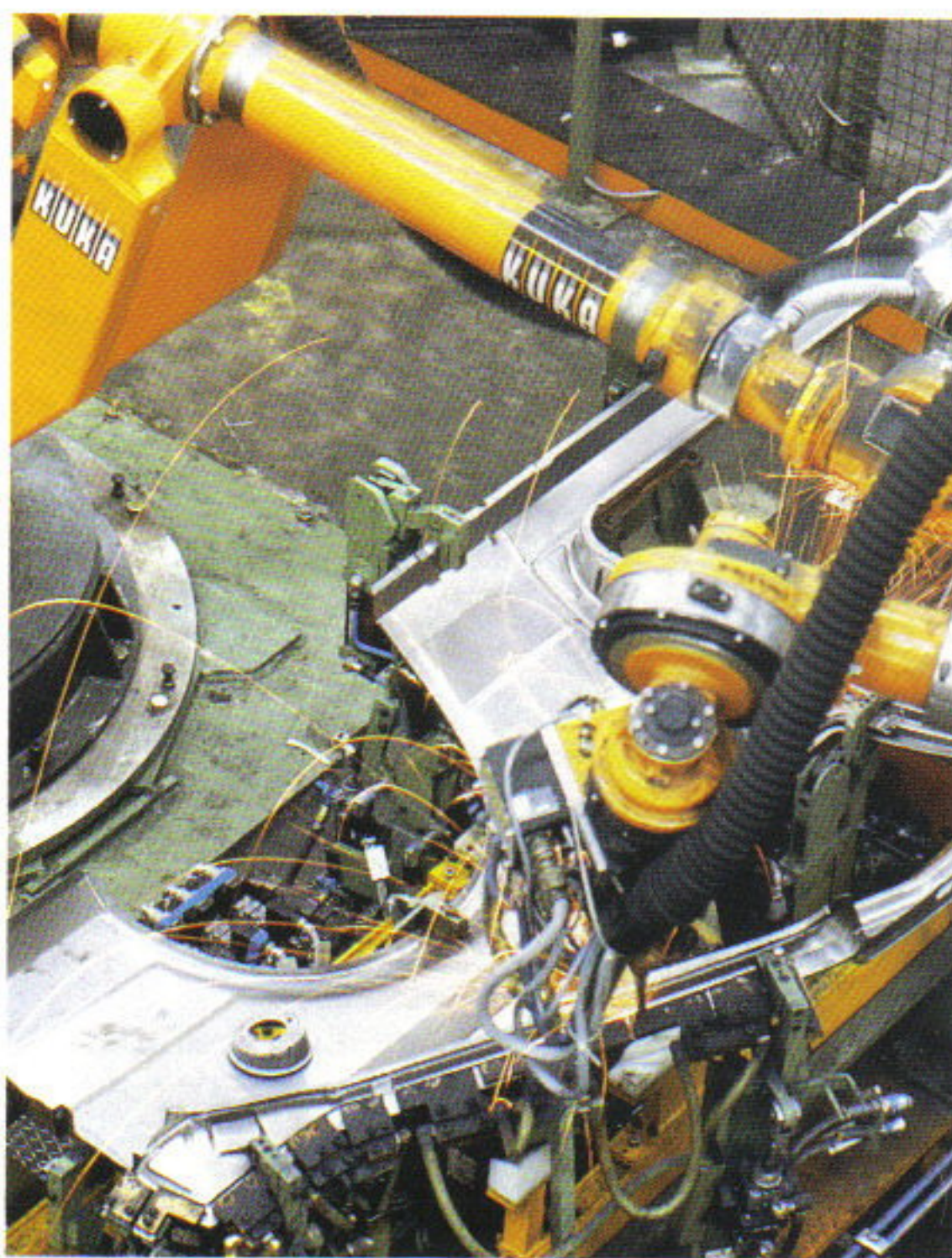
De uitrusting is typisch voor de Ford filosofie: duurzame en betrouwbare kwaliteit die in elke produktiefase, van ontwerp tot montageband, gewaarborgd moet zijn. Bij Ford weet men dat problemen in de ontwerpfase opgelost moeten worden, niet in de produktielijn. In het kader van het gevoerde kwaliteitsbeleid wordt ook in toenemende mate gebruik gemaakt van computers, robots, geavanceerde statistische procesbesturing en taakverrijking bij de arbeiders.

Computergestuurde robots

De Escort wordt gebouwd in fabrieken waar traditionele vakkennis wordt gecombineerd met de efficiency van computergestuurde robots. Vele van die robots controleren bovendien hun eigen prestaties. Deze machines leveren uitermate precies werk, uur na uur, dag na dag, week na week. Zwaar en monotoon werk dat door de meeste arbeiders met tegenzin werd uitgevoerd.

Ford beschikt in zijn Europese vestigingen nu over meer dan 1300 robots, of zevenmaal meer dan in 1981. Deze robots worden gebruikt voor las- en spuitwerk, maar ook voor het aanbrengen van ruitafdichtingen.

Een andere computergestuurde machine controleert in slechts drie minuten tijd 65 maten van het chassis. Vroeger hadden twee bekwaame technici daar nog vier uur voor nodig.





verwarmings- en ventilatiesystemen te ontwikkelen. Maar ook om vele andere aspecten te testen die van belang zijn om de prestaties van de wagen te kunnen beoordelen in veel zwaardere omstandigheden dan de doorsnee Escort eigenaar ooit zal meemaken. In dezelfde geest gaan de chemische en metallurgische laboratoria na, of de grondstoffen wel aan alle vereisten voldoen, en of het productieproces - zoals de hittebehandeling en het spuitwerk - aan de onkreukbare Ford normen beantwoordt.

Computer- gesimuleerd rijgedrag

Ford beschikt verder nog over meer dan 130 motortest dynamometers die gemiddeld per jaar zo'n 250.000 uur draaien. Er is zelfs een computergestuurde testbank die de werkelijke rijomstandigheden simuleert. Daarbij wordt rekening gehouden met het gewicht, de aërodynamische eigenschappen en de overbrengingsverhoudingen van de wagen.



Technologie uit het ruimtetijdperk

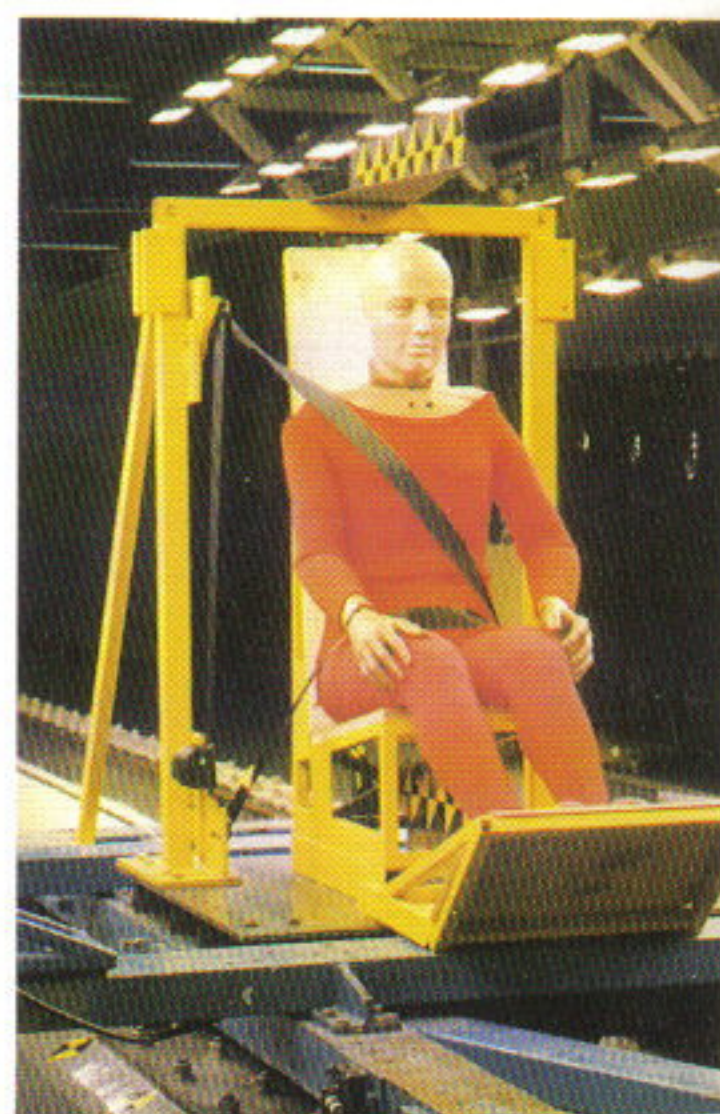
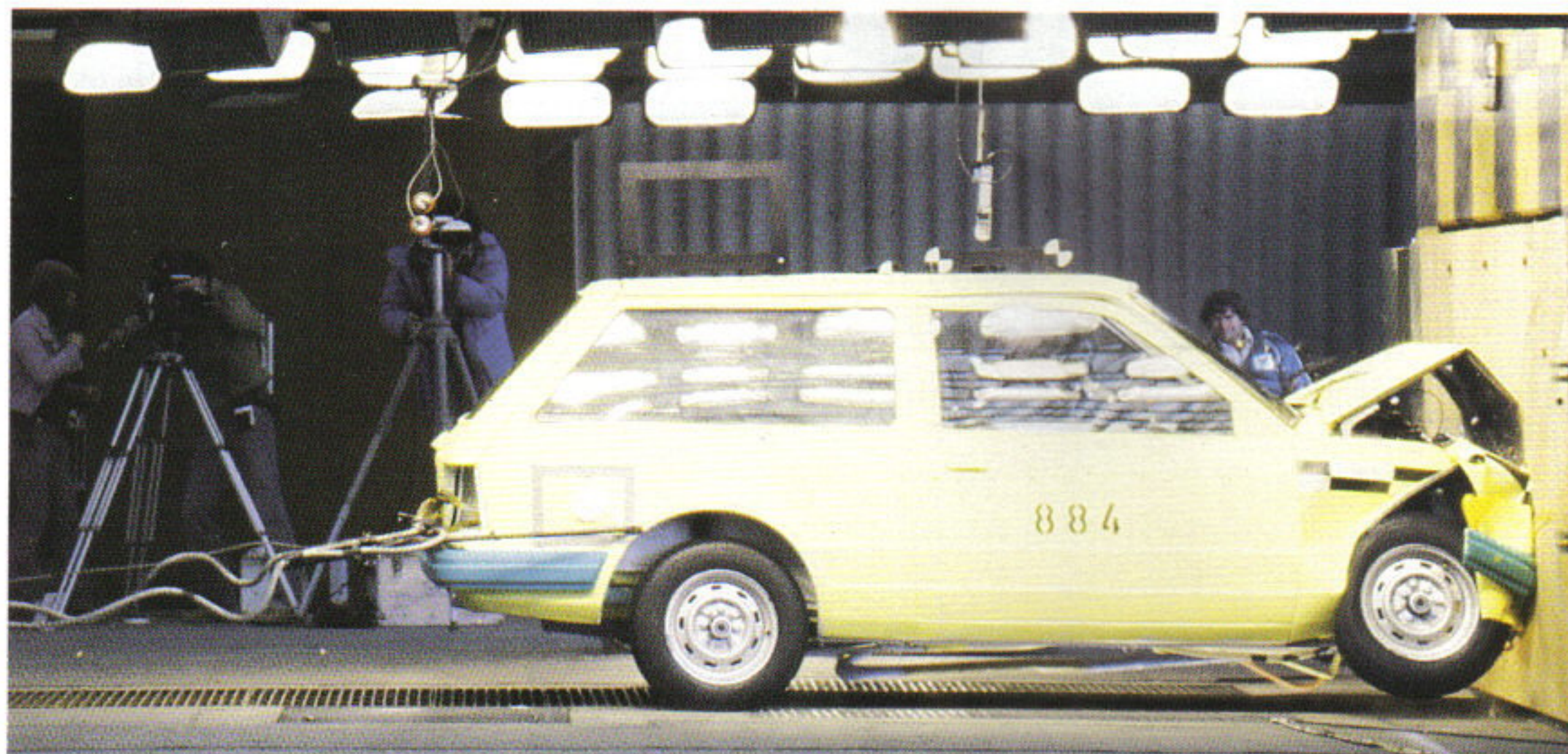
Houston Mission Control werd door Ford gebouwd en wordt nog steeds door Ford geëxploiteerd. De veelzijdige Ford knowhow heeft dus een aardig steentje bijgedragen om de mens op de maan te brengen. Geen wonder, dat Ford bij het ontwerp en de bouw van zijn wagens gebruik maakt van ware ruimte-technologie. Honderden terminals zijn via landlijnen en satelliet met elkaar verbonden en bieden de ingenieurs onmiddellijk toegang tot de gegevens die in de Duitse, Engelse en Amerikaanse Ford computers zijn opgeslagen. Dit bespaart onnoemlijk veel tijd bij het zoeken naar een oplossing voor bepaalde problemen. Ook dat verklaart de kwaliteit van de Escort.

Laboratoriumtests

Bitterkoude winters in Finland en verzengend hete zomers in de woestijnen van Noord-Afrika en Arizona volstaan blijkbaar niet: de wagens moeten zich in het laboratorium nog even zware tests laten welgevalen. De "reële" Ford windtunnel kan zowat alles simuleren: van de broeierige hitte van de tropen tot de bijtende koude van de poolwinter. In de windtunnel bevindt zich een rolweg die gebruikt wordt om



Veiligheid voor uzelf en uw bankrekening



De nieuwe Escort is het nieuwste produkt in een veiligheidsprogramma op lange termijn. Tijdens dit programma heeft Ford alle aspecten van de besturing en de veiligheid van de inzittenden tot in het kleinste detail onderzocht. Dat de nieuwkomer ook op dit gebied de bakens verzet, is gezien de Ford traditie niet zo verwonderlijk. Ford was één van de eersten om schijfremmen op gezinswagens te monteren, de eerste fabrikant die al zijn modellen standaard van een gelaagde voorruit voorziet, en ook de eerste die automatische veiligheidsriemen als standaard uitrusting monteert.

Bij de Ford research werden al meer dan 1000 wagens in de vernieling gereden om na te gaan wat er precies gebeurt bij de diverse soorten aanrijding of wanneer de wagen over de kop gaat. Deze crashtests worden aangevuld met laboratoriumtests uitgevoerd op zetels, hoofdsteunen, veiligheidsriemen en verankeringpunten, bumpers, stuurwiel, instrumentenbord en vele andere onderdelen en met simulaties op computer.



Aktieve veiligheid

Het voorkomen van een ongeval is en blijft de beste veiligheidsgarantie. Volgens de beste Escort traditie - en de Ford filosofie dat goede produkten altijd nog verbeterd kunnen worden - is het nieuwe model uitgerust met een gesofistikeerde volledig onafhankelijke ophanging en perfect "klevende" banden. Zowel de bestuurbaarheid als het weggedrag zijn uitermate betrouwbaar. Een ander belangrijk kenmerk is het lichtlopend en precies tandheelstuur. Verder wordt de nieuwe Escort nog gekenmerkt door een uitstekend uitzicht in alle richtingen. De chauffeur bevindt zich als het ware op



een "commandopost" van waaruit hij dank zij het doorgedreven ergonomische design alle instrumenten en schakelaars vlot kan aflezen en bedienen. Het krachtige gelaagde verwarmings- en ventilatiesysteem houdt de ruiten helder en de chauffeur fris.

De uitstekende standaardremmen worden nog stabiel en veiliger als men ze combineert met het nieuwe antiblokkeersysteem dat Ford samen met Lucas Girling heeft ontwikkeld. Dit ABS systeem moet voorkomen, dat één van beide voorwielen - of beide achterwielen samen - tijdens het remmen zouden blokkeren. Op die manier zorgt het er voor, dat de chauffeur de controle over het stuur bewaart, ook al moet hij op een glad

wegdek volledig op de rem gaan staan. Bovendien komt de wagen zo sneller tot stilstand.

Het systeem werkt met een sensorgestuurde afsluiter die de druk in de reminstallatie vermindert zodra het wiel dreigt te blokkeren. Daarmee start een "pomp" cyclus die de chauffeur de kans geeft een eventuele hindernis te ontwijken en tegelijk de snelheid verder vermindert.



Een ergonomische trendsetter

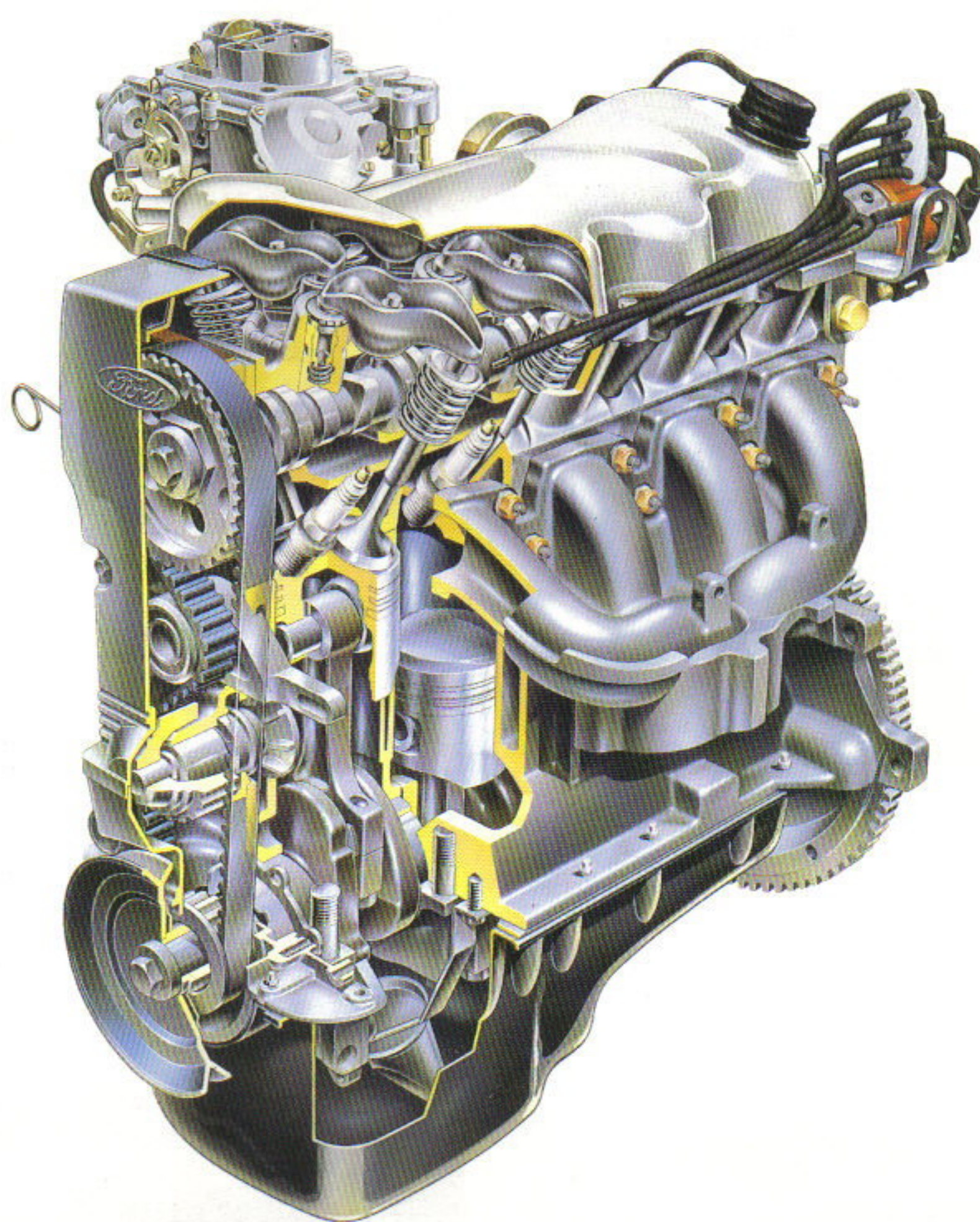
Met zijn erg ruim, comfortabel, veelzijdig en goed uitgerust interieur, werd de Mark III Escort in 1981 uitgeroepen tot Auto van het Jaar. Het model voor 1986 stelt zijn normen nog hoger en benadrukt zijn algemene kwaliteit met een groot aantal van de top-klasse kenmerken uit het Ford Scorpio gamma.

Dank zij de ergonomische inrichting blijven alle instrumenten en schakelaars makkelijk afleesbaar en bereikbaar, ook 's nachts. De nieuwe snelheidsmeter in het instrumentenbord is een goed voorbeeld van samenwerking tussen mens en machine. In zijn centrale positie, vlak voor de stuurwielnaaf, bevindt de meter zich slechts enkele graden onder de normale gezichtslijn van de chauffeur. Het aflezen van de snelheid gebeurt dan ook in een fractie van een seconde. De korte pookjes voor lichten, richtingaanwijzers en ruitewissers staan handig aan beide zijden van de stuurkolom.

Andere comfortvoordelen van de nieuwe Escort zijn de smaakvolle "soft touch" micro-



schakelaars voor de achterraut-verwarming, de achtermist-lichten en andere toebehoren. Deze zijn zo uit het Scorpio gamma overgenomen. Het krachtige gelaagde verwarmings- en ventilatiesysteem van de Escort wordt nu met draai- i.p.v. met schuifknoppen bediend, zodat het nog precieser kan worden ingesteld. Bovendien is op bepaalde modellen in optie een elektrisch verwarmde voorruit verkrijgbaar. IJs is in een wip verdwenen! Het idee komt uit de luchtvaart: honderden superdunne en vrijwel onzichtbare draadjes in een gelaagde glasplaat.



Nieuwe superveilige sloten

De nieuwe Escort heeft slecht nieuws voor autodieven. In navolging van zijn grote broer de Scorpio, is hij uitgerust met een nieuw type superveilige sloten op de deuren, de achterklep en het stuur. Dit slot werd door Ford ontwikkeld in samenwerking met Chubb, één van de beroemdste brandkast-fabrikanten ter wereld. Het werkt met draaiende schijven en gloednieuwe veerbelaste tuimelaars.

Dit nieuwe slottype is goed bestand tegen inbraak en geeft ook aanzienlijk minder problemen bij vorst. Als extra voorzorg kreeg de sleutel een erg ongewone vorm, zodat hij ook moeilijk na te maken is.

De techniek van de toekomst

Bij de motor is keuze troef. Het Escort 1986 gamma gaat van de 1100, met 50 PK, tot de injectie 1600 met turbo die 132 PK levert. Zonder de verfijnde en superzuinige Ford-diesel en een nieuwe generatie "arme" CVH motoren te vergeten. Die laatste werden ontwikkeld om een hoog prestatieniveau te kunnen combineren met een milieuvriendelijke werking. De nieuwe Escort is in zijn klasse ook de eerste Europeaan met een antiblokkeersysteem op de remmen. Het systeem werd speciaal voor voorwiel-aangedreven wagens ontwikkeld, en wordt standaard geleverd op alle Escorts met injectiemotor. Bij Escorts met CVH motor en 5-bak is het systeem in optie leverbaar. Het is ook standaard op Ghia met 1,6 CVH motor en 5-bak.

Volledig getest voor duurzame betrouwbaarheid

"De ontwikkeling van deze motoren was de meest opwindende die we bij Ford ooit hebben gezien", verkondigde Robert A. Lutz, Voorzitter van Ford of Europe, toen de CVH motoren van de voorwielaangedreven Escorts op 14 mei 1980 werden aangekondigd. "Het totale programma heeft meer dan 1 miljard dollar gekost. Het resultaat mag er echter wezen. De meest brandstofefficiënte Ford motor die er ooit heeft bestaan, vol technische innovatie en aandacht voor het detail".

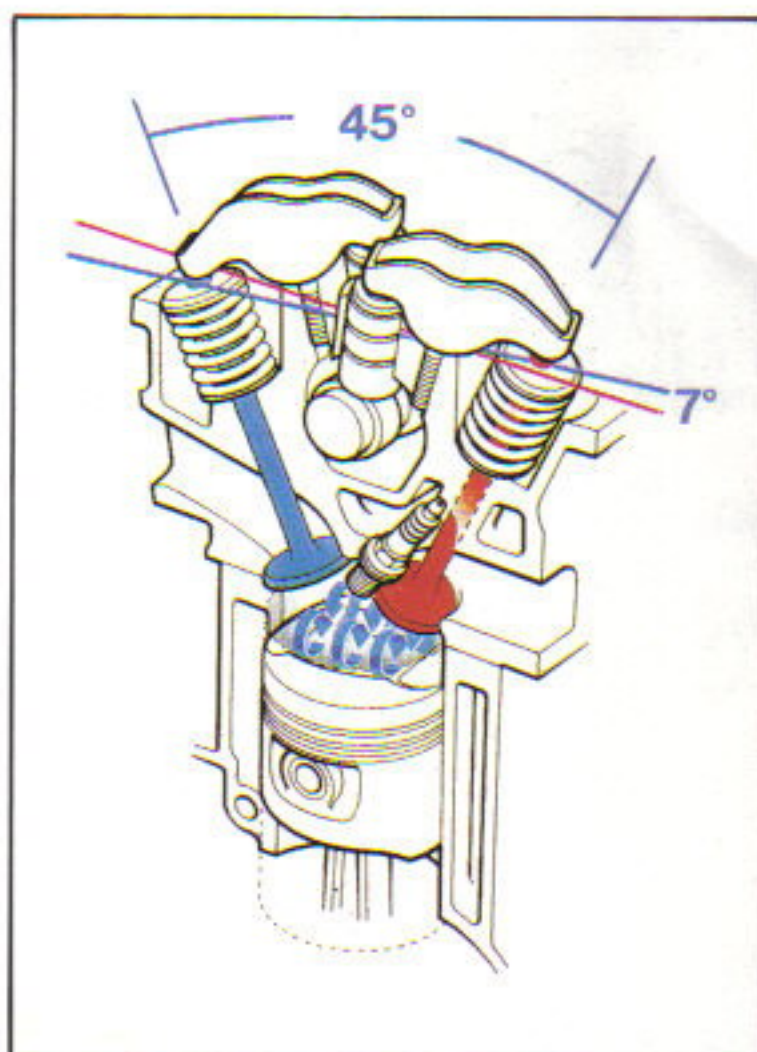
Het CVH ontwerp werd op meer dan 16.000.000 kilometer getest voor de Escort in productie ging. Het omvat een bovenliggende nokkenas, een aluminium cilinderkop en hydraulische klepstoters waardoor latere bijregeling komt te vervallen. Verder biedt het alle voordelen van een klassieke motor met dubbele nokkenas, maar dan wel zonder diens extra kosten en complexiteit.

Krachtig en zuinig

De CVH motoren zijn gloednieuw, van carter tot cilinderkop. Ze werden ontworpen voor een wereld waarin brandstof steeds duurder wordt. Het ontwerp werd sindsdien nog verder uitgewerkt, en leidde zo tot de "arme" 1400 en 1600 motor die de Escort 1986 met meer lucht en minder benzine over de weg jagen. Het resultaat van tien jaar intensief onderzoek: een bijzonder efficiënte combinatie van vermogen, laag verbruik en milieuvriendelijke verbranding, met lange perioden tussen twee onderhoudsbeurten en gemiddeld minder dan één uur routine-onderhoud per jaar.

Pre-productie-controle

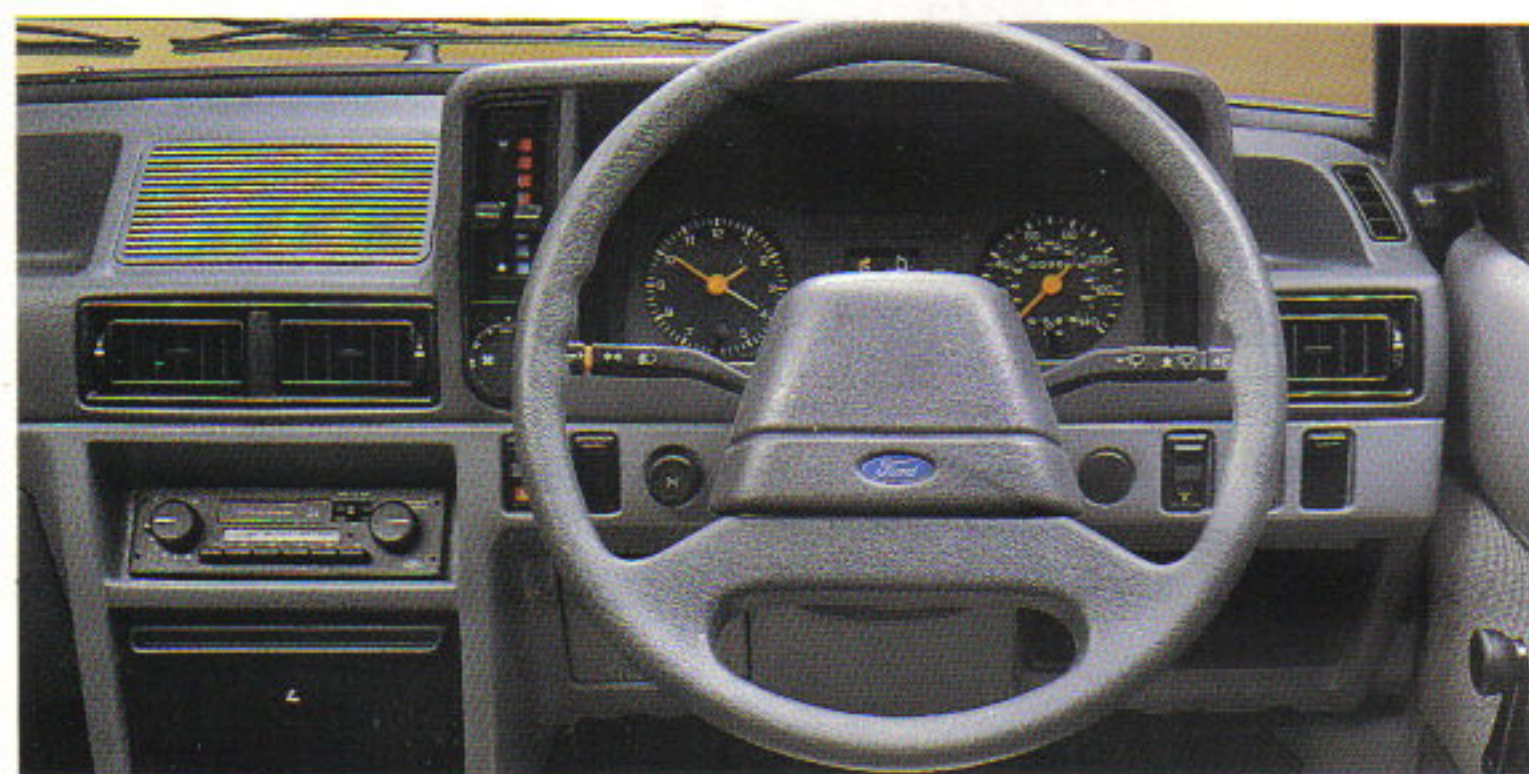
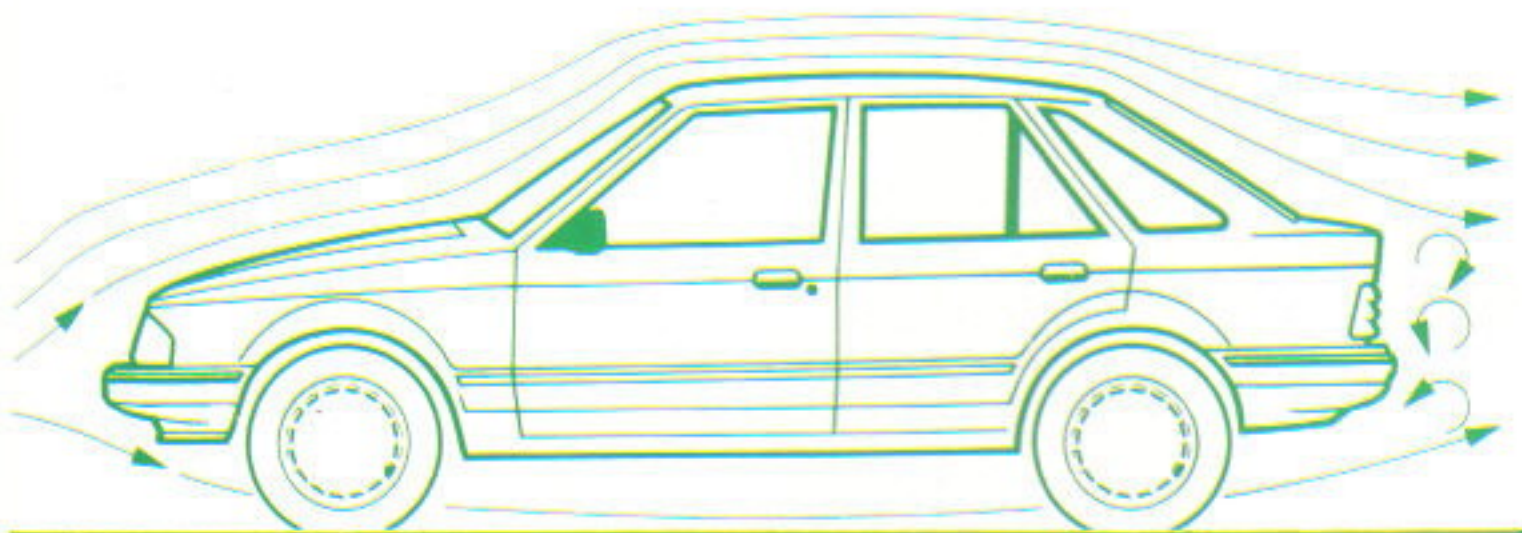
Op het ogenblik dat de Mark III in 1980 in première ging, was elk facet van het voorwielaangedreven Escort concept reeds zo grondig getest als de CVH motoren. Dezelfde onwrikbare procedures werden op het



nieuwe modelgamma toegepast. Om veiligheidsredenen gebeurden de meeste prototypetests op de eigen testbanen in Europa. De grootste en meest complete installatie ligt in de bossen van Lommel, dicht bij de Nederlandse stad Eindhoven. Het complex omvat een dwarshellend high-speed circuit en wegen waarop de verbluffende stuurkwaliteiten van de Escort tot in de perfectie werden bijgeschaafd.

Op het testterrein te Lommel bevinden zich ook wegen waarmee de rijomstandigheden in een Parijse voorstad, een landelijke Engelse omgeving en de beruchte Belgische kinderkopjes tot in het detail nagebootst kunnen worden.





De lijn van het succes

Tijdens de plannings- en ontwikkelingsfasen van het Project Erika ging de grootste zorg naar de globale efficiency van de wagen. Voor de nieuwe generatie motoren, die reeds eerder in 1980 was aangekondigd, moest er een compacte carrosserie komen. Een toonbeeld van geavanceerde aërodynamische bouw. Sterk, duurzaam en licht tegelijk. De Ford designers vertrokken van een reeks duidelijke basismaten. En toen begon de lange, harde, maar fascinerende taak: een typische lijn creëren met een luchtweerstand van minder dan 0,40.

Windtunneltests op de eerste modellen op ware grootte wezen uit, dat men dit doel alleen kon bereiken met een lagere neus en een iets langere staart. Latere tests leverden de unieke Escort "aeroback" staart op. Een nieuwigheid die remmende turbulenties tot een minimum beperkt en ook de achterraut beschermt tegen water en opspattend vuil. Dank zij veel zin voor detail blijven de zijruiten van de nieuwe Escort nu ook bij slecht weer volkomen helder.

"Grondig of helemaal niet". Dat is de leuze van alle Ford ingenieurs en aërodynamici. Daarom werden de voorwielaangedreven Escort prototypes onderworpen aan 2500 windtunneltests alvorens de definitieve vorm werd goedgekeurd. Het resultaat was een luchtweerstand van 0,38, bij het topmodel XR3 zelfs 0,37. Dat is bijna 18 procent beter dan bij de sportversie van de Mark II Escort.

Afslanken met computers

Dat afslanken was absoluut noodzakelijk, want elke kilogram verbruikt een bepaalde hoeveelheid brandstof, ook al rijdt de auto tegen een slakkegangetje. De luchtweerstand begint pas bij een hogere snelheid een rol te spelen. Met behulp van een intensief computer-design programma werd het gewicht verlaagd zonder de sterkte van de constructie aan te tasten. Hierbij werd gebruik gemaakt van een computer model van de Escort waarin de carrosseriepanelen werden voorge-

steld door een complex netwerk van zowat 6400 elementen. De spanningen hierin werden uitgebalanceerd tot men het meest gewichtsefficiënte ontwerp had gevonden. De computervoorspellingen en de daaropvolgende tests bevestigden dat men de sterkte en duurzaamheid kon behouden, zonder dat men de definitieve Mark III Escort zwaarder moest maken dan het kortere ontwerp zonder aeroback.

Ruimte, comfort en veelzijdigheid

Een ontwerp met voorwielaandrijving biedt heel wat mogelijkheden tot ruimtebesparing, en de Ford ingenieurs hebben dat goed begrepen. De buitenafmetingen van de Compact verbergen een comfortabele en veelzijdige vijfzitter waarvan men de grote bagageruimte in een oogwenk nog kan vergroten door de achterzetel neer te klappen. De break versie vormt een elegante oplossing voor wie meer laadruimte nodig heeft.

De zetels, die speciaal voor de Mark III Escort werden ontworpen, bestaan uit dikke ergonomisch gevormde schuimrubberen kussens op een opgespannen flexibele basis van staalgaas die nog eens extra gesteund wordt door individueel ingestelde schroefveren. Een medisch adviseur was onmiddellijk enthousiast. De zetels zorgen er immers voor, dat de inzittende bijna automatisch in een positie gaat zitten die rugklachten helpt verlichten.

En nu...

De Escort met voorwielaandrijving werd snel een internationaal succes. Maar wat betekent vooruitgang anders dan een goed produkt nog beter maken? Daarom brengt de nieuwe Escort 1986 het basis- "pakket" van zijn voorganger in een nog slanker figuur met nog minder luchtweerstand. Maar ook met nieuwe motoren en een volledig hertekend interieur met comfortelementen die eens te meer een mijlpaal betekenen voor het algemeen rijcomfort.

Voor 1986 beter dan ooit



De loftuigingen aan het adres van de Mark III Escort waren nog niet verstomd, toen Ford reeds aan diens vervanging begon te werken.

De produkt planners, designers en ontwikkelingsingenieurs werden het eens over een programma waarin eerder een evolutie dan een revolutie te zien is. De rotsvaste en met succes bekroonde basis was reeds gelegd. Wat biedt meer vooruitzichten op nog meer succes? Daarom werden het beproefde concept en de kenmerken van de Mark III gecombineerd met een aanzienlijk aantal belangrijke verbeteringen.

Gelukkig weerstond Ford aan een gevaarlijke verleiding. Er werd niet veranderd gewoon om te veranderen, maar om de chauffeur en andere inzittenden van een Escort 86 directe voordelen te geven. Het resultaat is een uitzonderlijk attractieve en efficiënte auto waarin het waar-voor-je-geld principe tot in de perfectie wordt toegepast. Een vlotte lijn en een ruim, veelzijdig en goed ingericht interieur worden gecombineerd met tal van geavanceerde technische kenmerken.

Opmerkelijke vooruitgang

Sinds in de jaren 70 de laatste hand werd gelegd aan het carrosserie-ontwerp voor de Mark III, heeft Ford in het luchtstroomonderzoek nog opmerkelijke vooruitgang geboekt. De nieuwste technologische middelen werden ingeschakeld: computers, geavanceerde technieken om luchtstromingen zichtbaar te maken, en een gloednieuwe windtunnel. Het resultaat mag dan ook gezien worden - de Escort 1986 is een toonbeeld van aërodynamische efficiëntie. Die aërodynamische lijn is al een pluspunt op zich, want ze zorgt al bij een snelheid van 60 km/h voor minder brandstofverbruik. Andere voordelen zijn de vermindering van het windgeruis en het nog betere weggedrag bij hoge snelheid. De luchtstroom in de zo belangrijke "penetratiezone" wordt verbeterd door een nieuwe neus met een vloeiende, windklievende vorm waarin een hertekend rooster is verwerkt, met grotere koplampen aan weerszijden. Deze elegante en functionele neus wordt nu beschermd door een nieuwe bumper uit polycarbonaat - lichter maar



sterker dan staal - die speciaal ontworpen werd om aanrijdingen tegen lage snelheid zonder beschadiging te doorstaan. De "onderlip" van de bumper is zodanig gevormd, dat de luchtdruk onder de auto wordt verlaagd. Bij de Escort hatchback modellen worden energiever-spillende turbulenties verminderd door een vlot geïntegreerde spoiler op de achterklep. Deze helpt tevens de new-look achterlicht-

groepen schoonhouden. En net als zijn "onderlip"-collega vooraan, vormt ook hij een stabiliserende factor in het ontwerp. Nieuwe gladde wieldoppen verbeteren de luchtstroom aan de zijkant. Typische voordelen die bereikt kunnen worden door ingenieurs die zin hebben voor relatief kleine details.

En toen kwam de Escort Mark II...

Noblesse oblige...

Autoconstructeurs hebben iets gemeen met militaire adviseurs en planners - ze gebruiken graag codenamen om hun produkten zo lang mogelijk geheim te houden. De Mark II Escort begon zijn geschiedenis met een document van 2 december 1972, en heette Brenda tot hij op 24 januari 1975 op het Brussels Autosalon aan het publiek werd voorgesteld.

De nieuwe Escort behield de achterwielaandrijving van zijn voorganger en was globaal genomen ook even groot. Maar de carrière van de Mark I had ook heel wat nieuwe inzichten opgeleverd, zodat de Mark II als een meer verfijnde en attractieve auto op de markt werd gebracht. In de new-look carrosserie werd het totale

ruitoppervlak met 23 procent vergroot, wat het uitzicht beduidend verhoogt. Het interieur was ruimer, met nieuwe zetels die meer steun gaven in de lenden en de zijden. En het instrumentenbord werd bekroond met een belangrijke onderscheiding van de British Design Council. Andere belangrijke kenmerken waren meer bagageruimte, bijzonder efficiënte ventilatie-“oogballen” aan beide uiteinden van het dashboard, een nieuw zijpaneel uit één stuk waardoor de carrosserie stijver werd gemaakt, en een volledig herwerkte ophanging. Deze laatste vertoonde nog maar weinig gelijkenis met de oorspronkelijke Escort vering. Met de nieuwkomer deed ook de Ghia luxe zijn intrede in het Escort gamma, met de nieuwe Ford C3 automatische transmissie als optie.

De Mark I Escorts bleven rally's, races en andere wedstrijden winnen, maar kregen daarbij in 1975 het gezelschap van de nieuwe RS 1800 en RS 2000. Deze werden gevolgd door de nieuwste versie van de pittige Mexico, een sportieve waar-voor-uw-geld sedan waarvan de voorganger werd gelanceerd ter ere van de memorabele overwinning van Mikkola en Palm in de World Cup Rally. Voor hij in 1980 door de huidige voorwielaangedreven Escort werd vervangen, onderging de Mark II nog tal van verbeteringen die de gebruikskosten van de Escort steeds verder drukten. De onderhoudsperiodes werden langer, voor- en achteraan werden zelfregulende remmen met inspectieopeningen geïnstalleerd, er kwamen onderhoudsvrije wiellagers en een afgedichte ophanging en stuurinrichting.

De Escort blijft winnen

De Mark I Escort als sportwagen in de schaduw stellen, was onbegonnen werk, maar de Mark II toonde zich toch een waardig opvolger, met voldoende overwinningen om een dik boek te vullen.

In de Silver Jubilee East African Safari Rally van 1977 bijvoorbeeld. Een wedstrijd die de bijnaam Noah's Ark Safari kreeg omwille van de hevige tropische stormen die de rijders te verduren kregen. De rally werd gewonnen door de Escort van Bjorn Waldegard en Hans Thorszelius die op een overstroomd en modderig terrein fabrieksteams van Fiat, Peugeot, Datsun en Lancia achter zich lieten.

Twee jaar later vestigde Hannu Mikkola een absoluut record. Voor de achtste maal na elkaar won een Escort de RAC Rally - de befaamde Engelse etappe voor het wereldkampioenschap.

In 1977 en 1978 greep de Escort net naast het World Rally Championship, maar in 1979 was het raak. Aangedreven door hun BDA motoren met dubbele nokkenas, goed voor 240 betrouwbare PK's, eindigden de snelle en zekere Fords als eerste in Portugal, Griekenland, Nieuw-Zeeland en Engeland. Als toeschouwers bijna op het einde geen rotsblokken op het parcours hadden gerold, had Waldegard bijna zeker ook Monte Carlo aan dit lijstje toegevoegd. En zelfs toen hij reeds door het nieuwe model met voorwielaandrijving was vervangen, bleef de Mark II Escort de beste concurrenten verslaan. Dat bleek in 1981 toen de 29 jaar oude Ari Vatanen uit Finland Wereldkampioen Rally werd. Onder andere voor de Audi Quattro's met turbolader en vierwielaandrijving van Hannu Mikkola en Michele Mouton.



De Escort Mark III

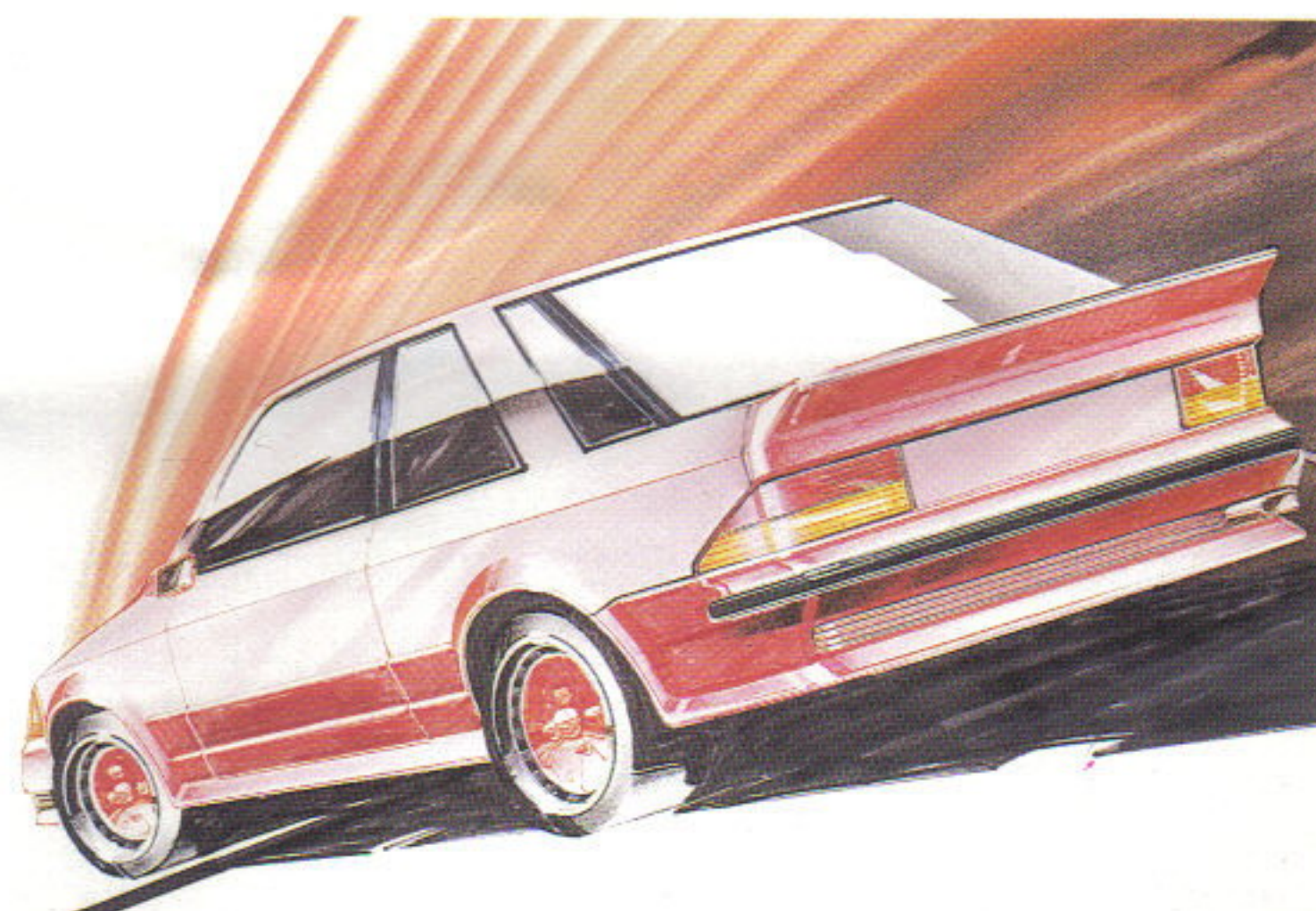
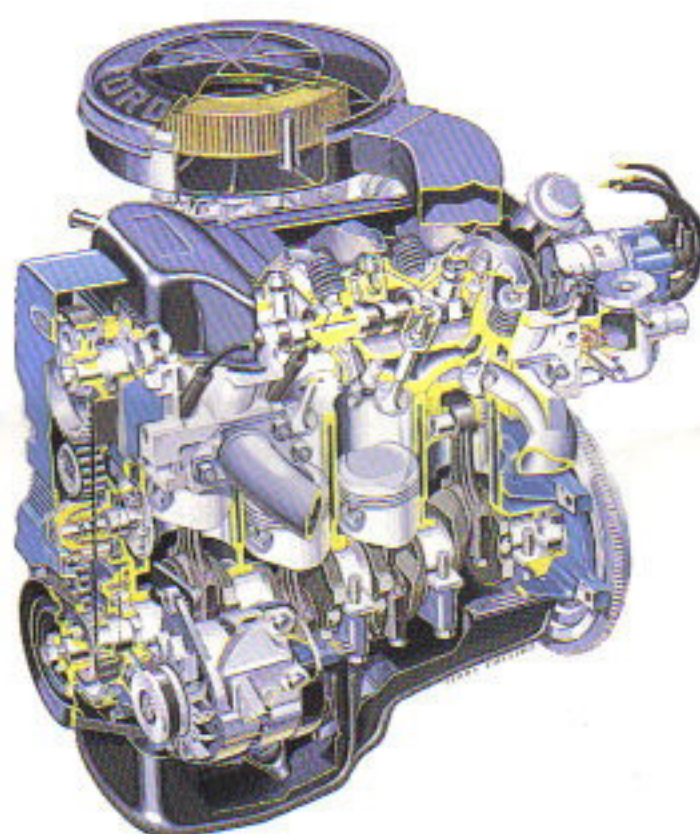
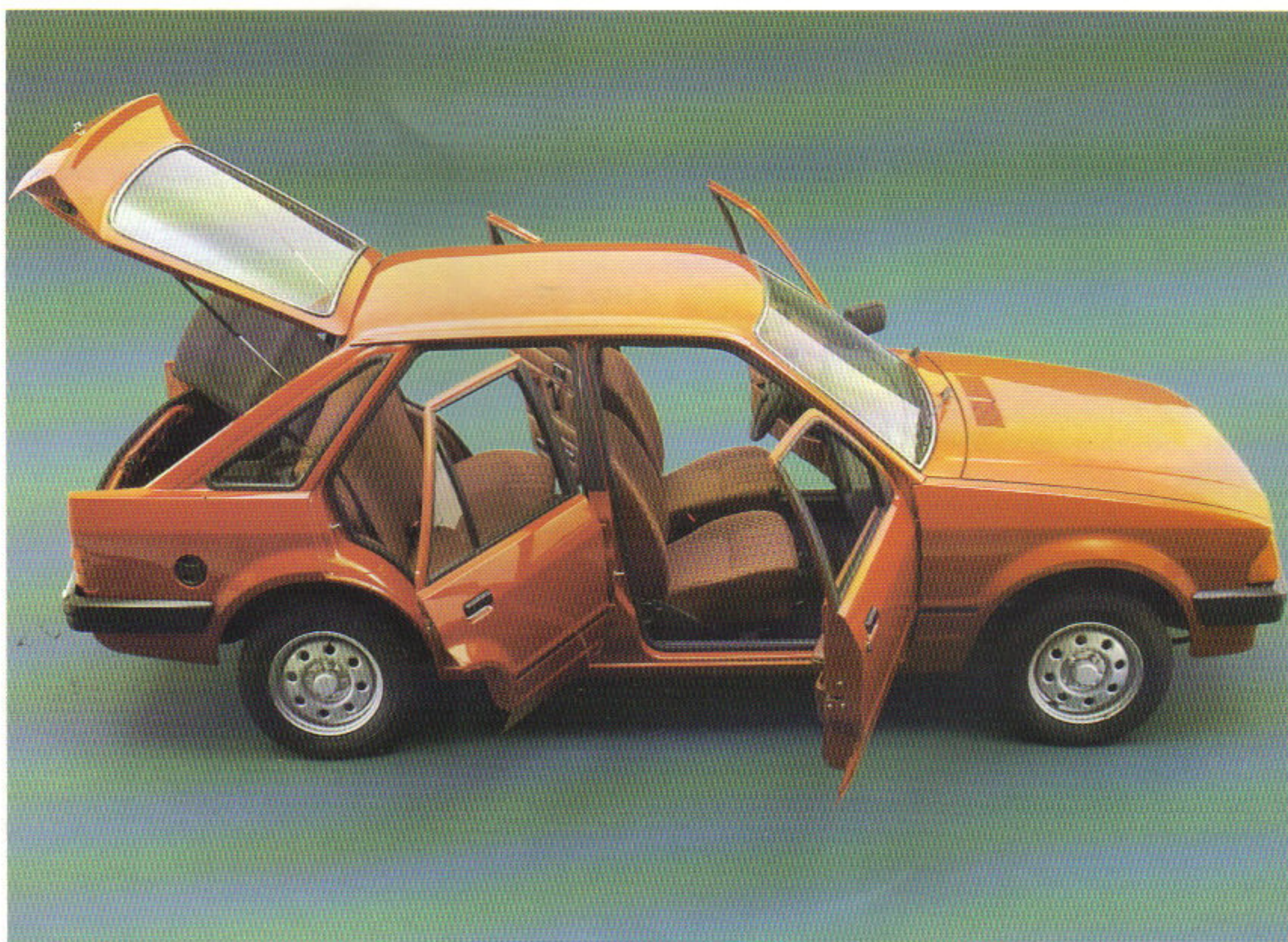
"Vraag een ontwerper nooit een brug te ontwerpen. Vraag hem een manier om een rivier over te steken. Zo leg je zijn creativiteit geen beperkingen op". Ware woorden van Uwe Bahnsen, Director of Design van Ford of Europe.

Die geïnspireerde en gedisciplineerde toegepaste filosofie werd in praktijk gebracht voor Erika, de codenaam voor een project dat resulteerde in de compleet nieuwe Escort die Ford op 3 september 1980 lanceerde. Met het wereldwijde Ford-apparaat achter zich, hadden vijfduizend Europese ingenieurs, wetenschappers, monteurs, planners en onderhoudsexperts vijf jaar lang gewerkt om dit project van ontwerp tot rijdende realiteit te brengen.

Van bij de start was iedereen vastbesloten om elk aspect van het ontwerp uit te bouwen tot een juweel van efficiency en gebruiksgemak. Het werd een klassiek voorbeeld voor oordeelkundige planning: Eerst terug naar de tekentafel, en nauwkeurig analyseren wat de koper van een Escort-klasse wagen wil. Dan menselijk talent combineren met geavanceerde technologie en een auto ontwerpen, die tot een nieuwe standaard voor de auto-industrie kan uitgroeien.

Een ontwerp voor de jaren 80

Een volledig nieuwe Escort. Van bumper tot bumper. Een veelzijdige hatchback in plaats van het conventionele sedan-type. Een auto met een slanke, windklievende carrosserie rond een bijzonder ruime en goed ingerichte passagiersruimte en een overvloed aan - verborgen - geavanceerde technologie. De voorwielen werden aangedreven door een nieuwe serie hoogtechnologische CVH motoren waarvan de uitstekende combinatie van hoog vermogen en laag verbruik reeds haarfijn was afgestemd op de behoeften van de brandstof-bewuste jaren 80. Uit grootscheeps marktonderzoek was gebleken dat rijcomfort gepaard moest gaan met een vlot maar direct stuur-



gedrag en een rotsvaste wegligging. Ford kwam met zijn oplossing: een volledig onafhankelijke ophanging zoals men die gewoonlijk alleen verwachtte bij grotere en duurdere wagens.

De produktplanners en ingenieurs hadden nog een andere prioriteit gesteld: lage globale gebruikskosten en minder onderhoudsuren. Dank zij hun inspanningen werd de nieuwkomer over 80.000 kilometer tenminste 19% goedkoper in onderhoud dan zijn naaste rivaal. De nieuwe Escort nam genoeg met slechts 1,5 uur routine-onderhoud om de 16.000 kilometer.





Een nieuwe uitdager

Op 17 januari 1968 lanceerde Ford zijn nieuwe uitdager, de Mark I Escort. Een datum die later een mijlpaal in de geschiedenis van het bedrijf zou blijken.

Maar eigenlijk begint de Escort story bijna drie jaar eerder, toen de Ford topleiding het plan goedkeurde om een nieuwe kleine auto te ontwerpen. Die beslissing was de start voor een bijzonder grondig test- en ontwikkelingsprogramma. Prototypes werden her en der op onze aardbol over 500.000 km zwaar parcours gestuurd. Vijf exemplaren bleven zes weken lang dag en nacht op de baan. En andere moesten de vuurproef van de Afrikaanse grintwegen doorstaan.

Aan aerodynamica werd in de jaren 60 nog maar weinig aandacht besteed. Voor de ontwerpers van de Mark I Escort werd dit echter meer dan een oppervlakkig ideetje. De coëfficiënt van 0,43 die ze uiteindelijk wisten te bereiken, lag heel wat lager dan die van de gemiddelde auto in de Escort klasse. Dat was ook de reden voor de geringe windruis

waarmee de nieuwkomer uitpakte.

Een nieuwe reeks crossflow motoren bracht een mooie combinatie van vermogen en laag verbruik. De achterwielen werden aangedreven via een nieuwe vierbak. Het vlotte en preciese schakelgedrag van deze versnellingsbak bracht een nieuwe norm voor de industrie en oogstte heel wat lof in de vakpers. Bepaalde Mark I modellen beschikten ook over bekrachtigde schijfremmen vooraan. En alle modellen werden uitgerust met een variant op het "Aeroflow" ventilatiesysteem dat Ford in 1964 had gelanceerd. Een garantie voor comfort en rijgemak.

De ruime nieuwe Escort werd aangekondigd als "De grote kleine auto" en werd al snel één van de meest gewilde vierwielers. De wereldomzet overschreed in 1968 vlot de 200.000 exemplaren en bereikte de kaap van 1.000.000 op 18 oktober 1971. Daarmee was de Escort meteen de snelst verkopende Ford die het bedrijf ooit in Europa had geproduceerd. Op dat ogenblik werd de Escort in meer dan 70 landen verkocht.

Halfweg 1974 was men aan

2.000.000 en toen de Mark I op het einde van dat jaar plaats ruimde voor zijn opvolger, waren er 2.155.301 exemplaren van verkocht. Een record. Het succes van de Escort bleef evenwel niet beperkt tot de showroom. Snelle versies van wat oorspronkelijk als een stevige, betrouwbare gezinswagen werd ontworpen, joegen over opwindende paden die de Escort meer autosportoverwinningen opleverden dan om het even welke andere wagen.



De wereld verslagen

De gasten die Ford enkele weken voor het openbare debuut van de Mark I in het Londense Hilton hotel had uitgenodigd, waren stomverbaasd en aangenaam verrast toen de succespiloot Jackie Stewart aan het stuur van een Twin Cam Escort de zaal kwam binnenstuiven. Niemand had verwacht dat het nieuwe gamma zo'n krachtige vertegenwoordiger zou kennen. Tot het eind van de jaren 70 zouden speciale versies van de Escort hun stempel drukken op rally's, races en andere snelheidswedstrijden. Het eerste rally-seizoen leverde Escort niet minder dan elf belangrijke overwinningen op, met Hannu Mikkola, Roger Clark, Bengt Soderstrom, Gilbert Staepelaere en Yvette Fontaine achter het stuur. Frank Gardner en Jackie Oliver, actief in de kampioenschappen voor European Touring Cars en British Saloon Cars, sloten het jaar af met tien algemene of categorie-zeges. En dat was maar de start van een competitiecarrière die de Escort tot een ware legende heeft gemaakt. Een legende op alle niveaus, van bescheiden clubwedstrijden tot de grootse internationale races. Een Mark I Escort, bestuurd door Hannu Mikkola en Gunnar Palm, won de beruchte 26.151 km lange World Cup Rally die in 1970 van Londen naar Mexico City werd verreden. Een wedstrijd met passages die geknipt lijken voor een spectaculaire Hollywood prent: de Zuid Amerikaanse rit bijvoorbeeld waarbij de rijders over bijna 1000 kilometers zware bergwegen, meer dan 3600 meter boven de zeespiegel, een gemiddelde van meer dan 80 km/h moesten halen. Dient het gezegd, dat zuurstof voor de teams hier al even belangrijk was als brandstof voor de auto's.

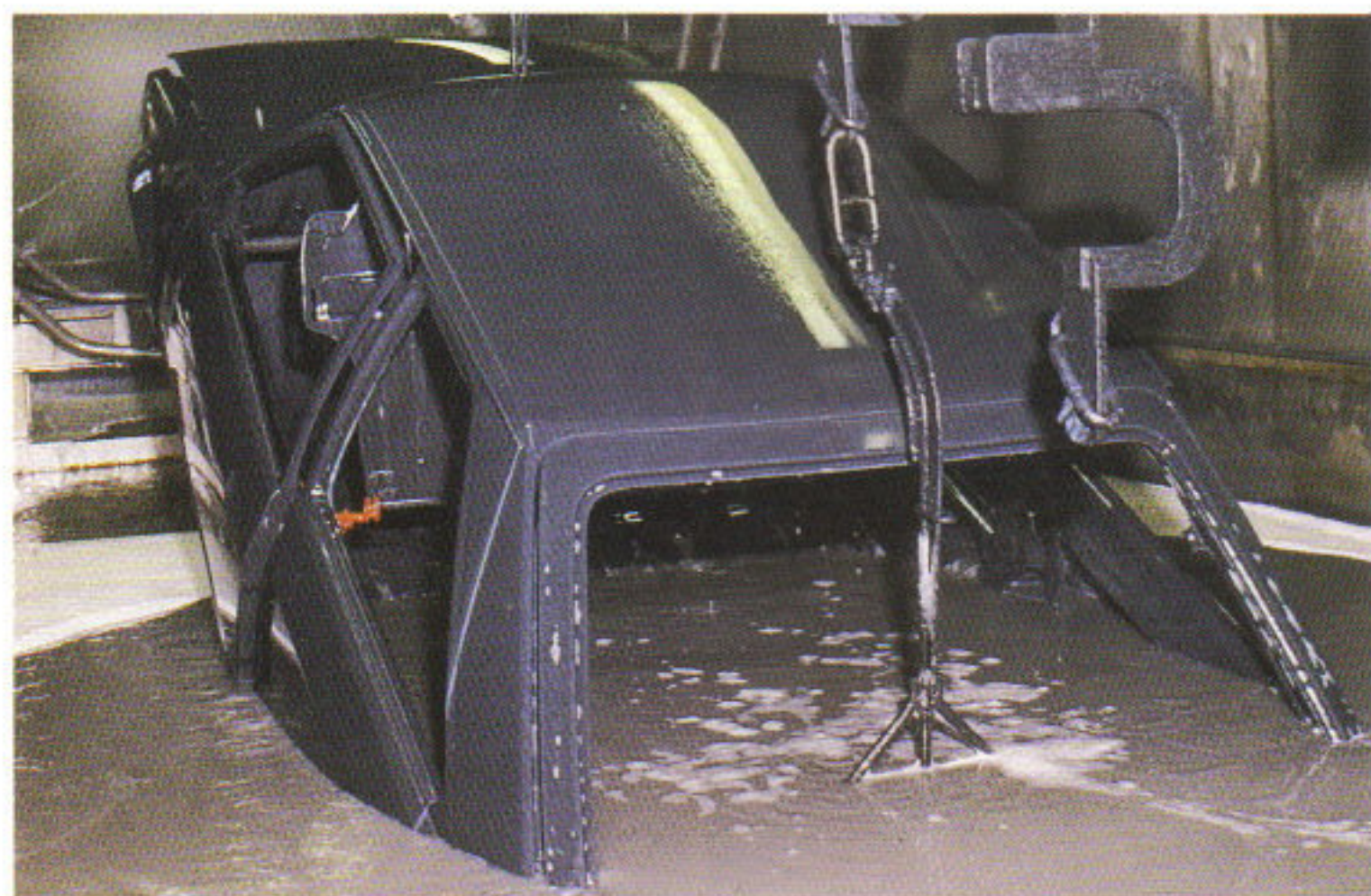


Deze langste rally uit de geschiedenis bood beslist voldoende kwaliteitsconcurrentie van andere merken en merkteams, maar bij de eerste acht telden we toch vijf Escorts. Twee jaar later werden Mikkola en Palm het eerste niet-Afrikaanse team dat de East African Safari Rally op zijn naam schreef. Ze beëindigden de zwaarste rally van het hele programma met 20 minuten voorsprong op een Porsche 911S.

Dichter bij huis wonnen Mark I Escorts het European Touring Car Championship, het European Rallycross Championship, het World Hot

Rod Championship en tal van andere titels. Rivalen kwamen en gingen, maar de Escorts bleven winnen. Veel jong talent kwam in een Escort voor het eerst goed in contact met de echte competitie.

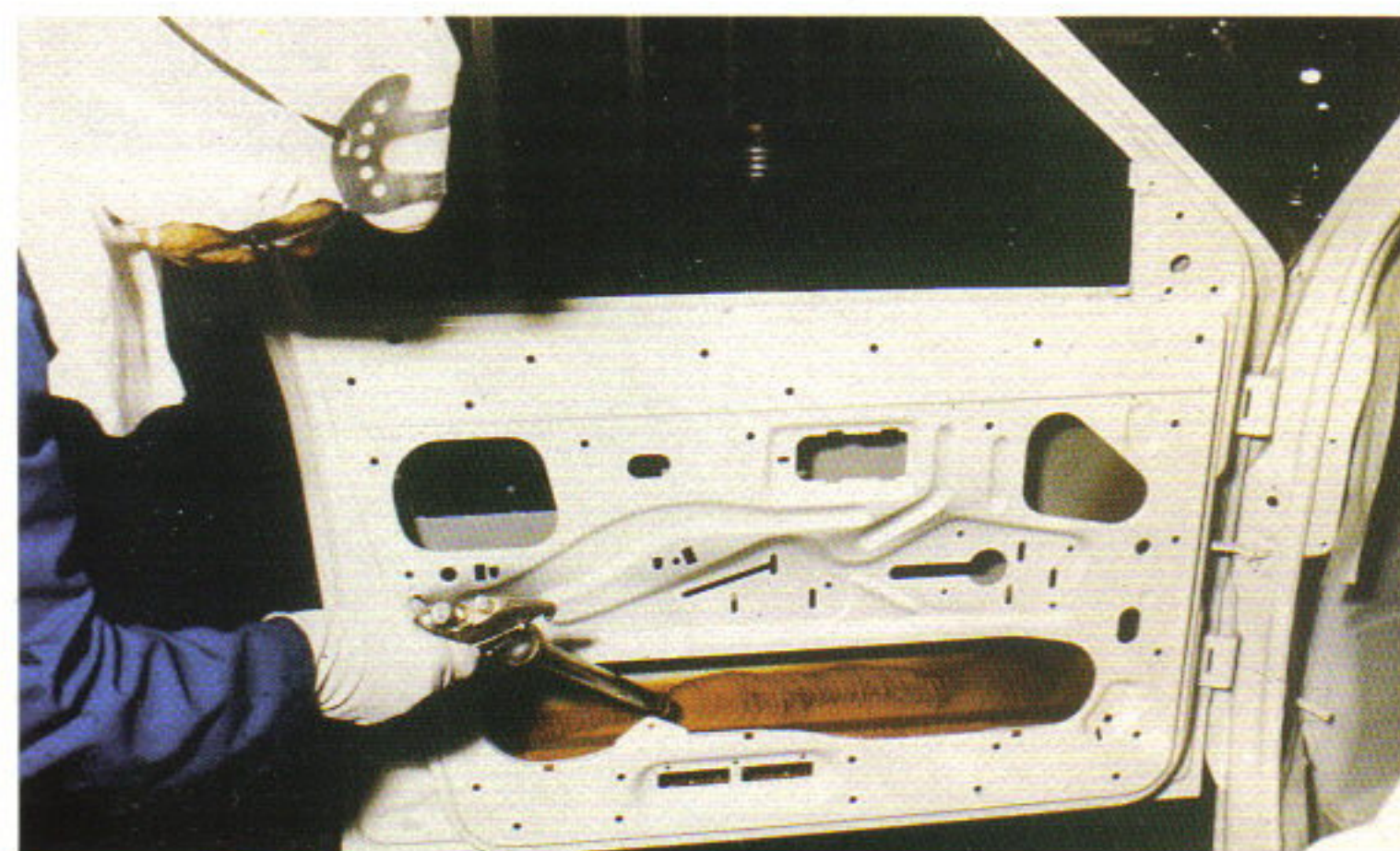




De controleurs gecontroleerd

Veiligheid en zekerheid zijn voor Ford twee vaste waarden. Dat verklaart ook waarom alle controle meters en -apparatuur regelmatig ook zelf nagekeken worden. Zo worden de bout- en schroefaanzetters zelf nauwgezet gecontroleerd om er voor te zorgen dat het aantrekkoppel altijd precies juist is.

Voor plaatstaal gelden altijd bepaalde fabricagetoleranties. Daarom moet dit materiaal voor de productie van een bepaald onderdeel zorgvuldig uitgezocht en daarna regelmatig gecontroleerd worden volgens gedetailleerde vaste criteria. In diezelfde compromisloze optiek, worden uit de puntlasproductie bij wijze van steekproef een aantal monsters genomen. Deze worden opengebeiteld, zodat experts de kwaliteit van de las kunnen beoordelen.

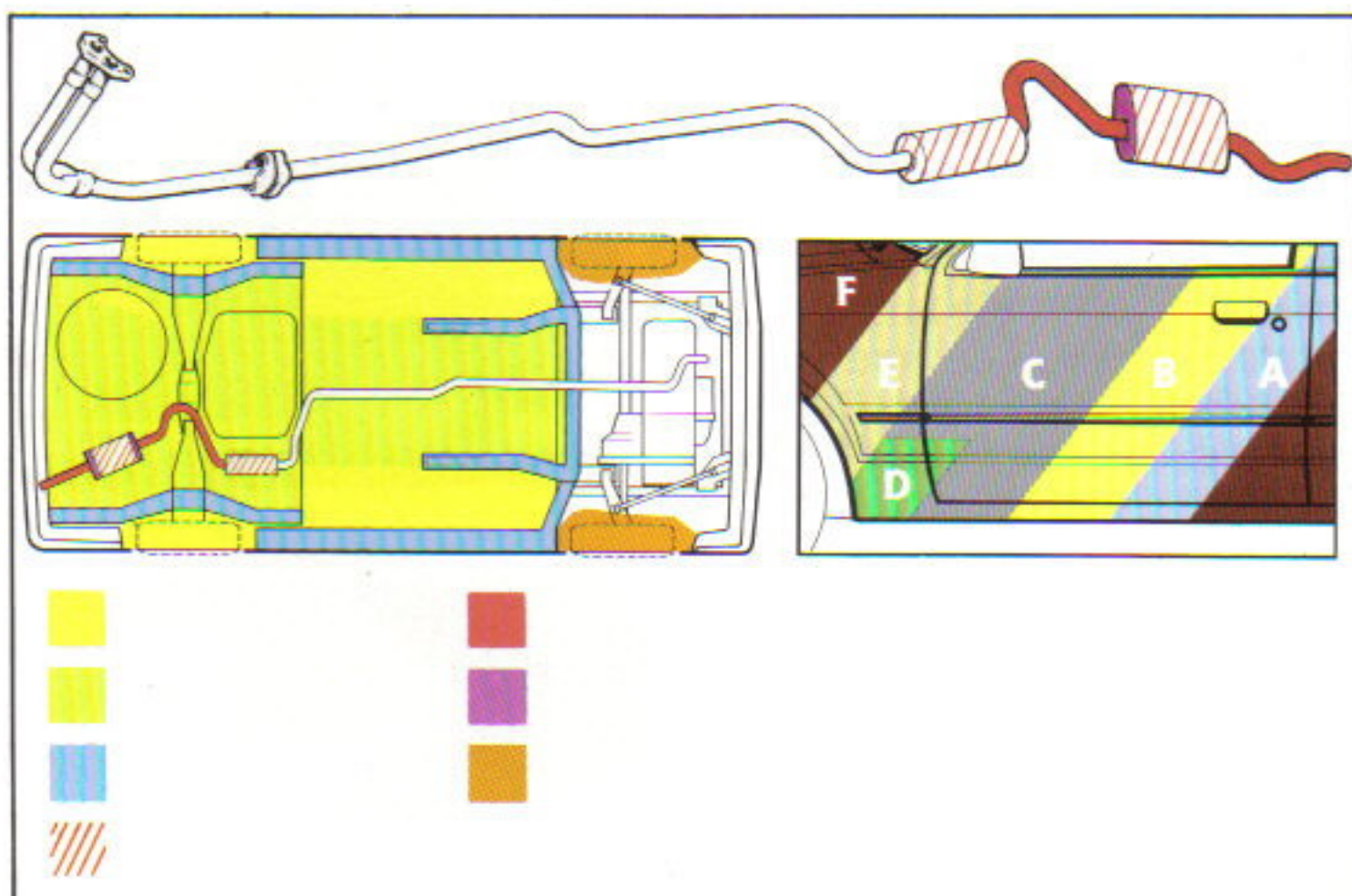


Escort tegen corrosie

De fundamentele sterkte en duurzaamheid van de Escort wordt nog verbeterd door ingrijpende maatregelen die het produkt tegen corrosie moeten beschermen. Een groot aantal van de 20 spuit- en beschermbehandelingen die de carrosserie ondergaat, stamt uit terreinonderzoek dat overal in Europa werd uitgevoerd. Dit onderzoek behelsde onder meer een nauwkeurige inspectie van 5000 auto's van één tot vijf jaar oud.

Na de studie "on the field" werd op het testterrein van Lommel een geavanceerde test unit geïnstalleerd waar zes opeenvolgende extra-strengere winters in drie maand martelkamer worden samengeperst.

Duizenden aangepaste wagens werden daarna op de openbare weg getest, voor de laatste hand aan de nieuwe methoden voor corrosie-bescherming werden gelegd. Typisch voor



het resultaat is de zes jaar garantie tegen doorroesten die Ford op al zijn auto's geeft, en het gebruik van roestvrij en gealuminiseerd staal waardoor met name de uitlaat aanzienlijk langer meegaat.

Van bumper tot bumper gecontroleerd

Voor hij de produktielijn verlaat, wordt elke Escort nog eens van bumper tot bumper gecontroleerd. Maar zelfs dan zijn de quality controllers nog niet tevreden. Zij maken gebruik van een Uniform Product Assurance System, een systeem dat ervoor moet zorgen dat alle wagens volkomen identiek zijn en dat elke dag in elke montagefabriek een deel van de volledig afgewerkte wagens aan een supergrondig onderzoek onderwerpt. Deze detailinspectie neemt zo'n twee uur in beslag, en omvat ook een 30 kilometer lange testrit waarbij een lange lijst kwaliteitscontroles wordt afgewerkt. Een andere belangrijke bron van informatie is een speciale afdeling die uitgebreide en ononderbroken duurzaamheidstests uitvoert op Fords en andere wagens. Per jaar worden op die manier 50 of meer auto's onderzocht. Elke wagen moet daarbij minimaal 20.000 kilometer afleggen, en twintig onder hen krijgen 80.000 kilometer te verduren, tegen een tempo van 10.000 tot

12.000 per maand.

Na deze afstand wordt een uitgebreid rijrapport opgesteld waarin de slijtage en functionele kwaliteitsvermindering bij langdurig gebruik wordt beoordeeld. Vervolgens worden de auto's volledig gedemonteerd, tot het laatste boutje en moertje toe. Een karwei waar twee monteurs twee weken lang mee zoet zijn. Dat levert zo'n duizend onderdelen op die voor inspectie op grote tafels worden gelegd.

Zorg voor de klant

De Escort wordt verkocht en onderhouden door een netwerk van meer dan 7000 concessiehouders en onderhoudscentra over heel Europa. Deze stellen meer dan 100.000 mannen en vrouwen te werk waarvan de meesten één of meer trainingscursussen bij Ford hebben gevolgd. En daar is alleen het beste goed genoeg. Zelfs bij zo'n steengoede wagen als de Escort moeten bepaalde onderdelen na een zekere tijd vervangen worden. En op dat ogenblik is men blij dat men een Ford heeft. De Ford concessiehouders en hun klanten kunnen immers bij meer onderdelencentra terecht dan om het even welke andere autofabrikant in Europa.

Keuze - één van de sleutels tot succes

Keuze is altijd al één van de factoren geweest die het wereldsucces van de Ford Escort hebben gemaakt. Dat was reeds het geval in 1968 met de Mark I. De carrosserie en aandrijving van de nieuwe Escort blijven deze traditie goed trouw. Ze bieden de koper een uitzonderlijk grote keus, zodat iedereen iets naar zijn beurs en zijn persoonlijke voorkeur vindt.

De hatchback modellen met drie of vijf deuren worden geleverd met een heel gamma motoren, onder meer ook de nieuwe "arme" CVH motoren en de opmerkelijk verfijnde en zuinige Ford diesel.

De verschillende modellen in het Escort 1986 gamma onderscheiden zich in uitrusting en afwerking. Aan de top staat de luxueuze Escort Ghia, waarin comfort met een zéér grote C wordt geschreven.



De veelzijdige nieuwe Escort vijfdeurs break is ontworpen als comfortabel vervoermiddel voor vijf volwassenen of volumineuze lasten. De bagageruimte kan worden vergroot tot 1.600 liter, met beide delen van de achterzetel neergeklapt. De zwaar geïsoleerde vouwkap van de zonneminnende Escort Cabriolet wordt in een mum van tijd opgezet en neergevouwen. Bij slecht weer, maakt ze de cabriolet even gezellig en knus als een sedan met vast dak.

De Escort XR3i is de praktische krachtpatser van de familie. Zijn kracht haalt hij uit een vlotte injectieversie van de 1,6 liter CVH motor.

En dan is er nog de sensationele Escort RS Turbo, een krachtheest met 132 PK onder de kap, een acceleratie van 0 tot 100 km/h in slechts 8,7 seconden, en een topsnelheid van 206 km/h. De Special Vehicle Engineering groep die deze wagen bij Ford ontwikkelde, heeft uiteraard ook de ophanging, remmen en transmissie aan deze prestaties aangepast.

