

AUTO

ZEITUNG

Neu
AUTO GALERIE
Poster zum
Sammeln

8.11.86 Nr.24

DM4,50

4300 Lire, 4,50 sfr, 15 Fmk,
19 FF, 40 öS, 340 Pts



Ferrari GTO

Das deutsche Duell



Erster Vergleich



Mercedes 420 SE



BMW 735i

Vergleich:

Ford Escort turbo
Ford Escort XR 3i

Schon zu kaufen:

Navigations-Hilfe
fürs Auto

Service:

Die günstigsten
Kasko-
Versicherungen

Exklusive Bilder:

Die nächsten
Audi-Neuheiten

Die Entscheidung im Vergleichstest:

● Der neue Opel

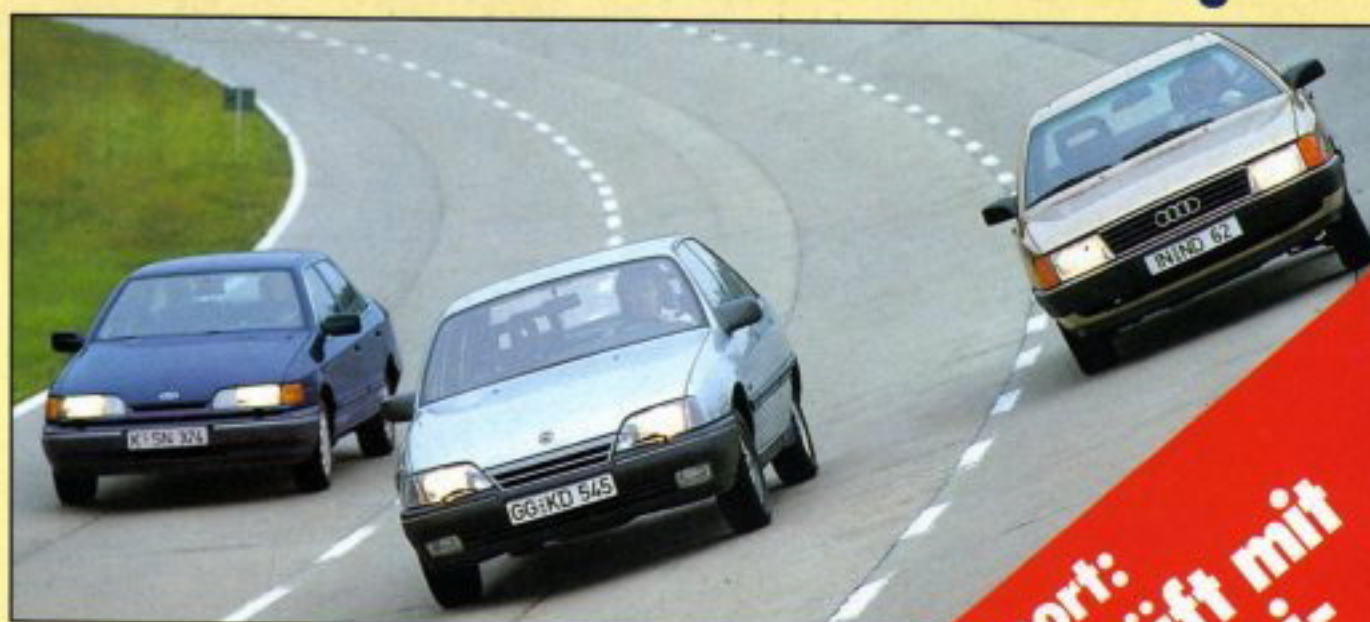
gegen

● Ford Scorpio

● Audi 100

Welcher ist der Sieger?

OMEGA



Report:
Das Geschäft mit
der Bleifrei-
Garantie



Der XR 3i hat
105 PS bei 6000/min.
Sein Preis
beträgt 23620 Mark.

Fotos: Jochen Feber



Wer zügig vorankommen will, muß
den XR 3i-Motor kräftig „jubeln“ lassen.



Ordentlichen Durchzug aus niedrigen
Drehzahlen bietet der RS turbo mit Ladeluftkühlung.



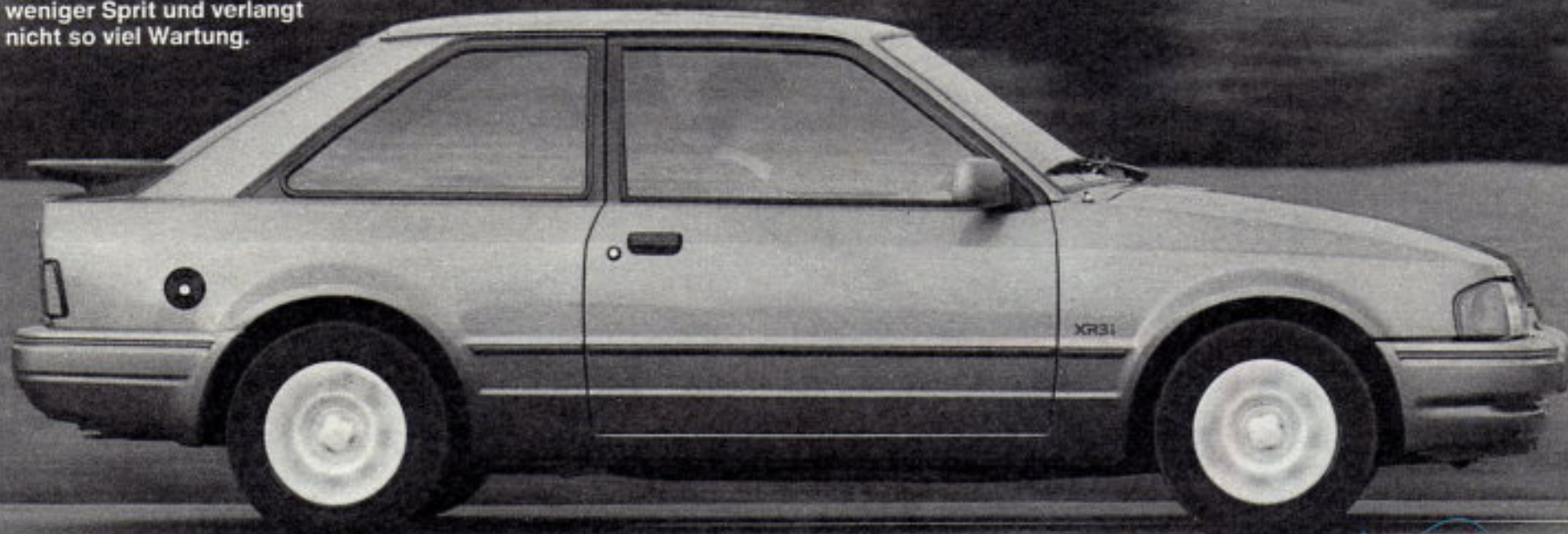
Der RS turbo leistet
132 PS bei 5750/min. Er
kostet 27 915 Mark.

AUTO ZEITUNG VERGLEICH Ford Escort XR 3i / Ford Escort RS turbo

Der Milde und der Wilde

Zwei Sportfreunde krönen die Escort-Modellpalette.
Der eine gibt sich zahm, der andere ungestüm.

Sportler für Sparsame: Der XR 3i ist preisgünstiger, er verbraucht mit 9,0 Litern verbleitem Super je 100 Kilometer weniger Sprit und verlangt nicht so viel Wartung.



Sportler für Besserverdienende: Trotz umfangreicher Grundausstattung einschließlich komplettem Spoilerwerk und getönten Scheiben ist der RS turbo ein teurer Spaß. Er verbraucht 9,9 Liter Super pro 100 Kilometer.



Feuerrrot und breit und tief kauert er auf dem Asphalt. Sein üppiges Serienkleid mit einem Spoiler an Bug und Heck, dezenten Kotflügelverbreiterungen und Seitenschwellern, Leichtmetallrädern und Zusatzscheinwerfern signalisiert sofort: Ich bin der Boß der Ford-Escort-Sippe. Jungdynamische Familienväter bekommen feuchte Augen, wenn sie den verheißungsvollen Schriftzug am Heck erspähen: „RS turbo“.

Weniger muskelprotzend betritt hingegen der schwä-

chere Bruder XR 3i den Test-Parcours. Lediglich Radkapfen im Alu-Rad-Look sowie Front- und Heckspoiler unterscheiden den nur zweitürig lieferbaren Einspritzer auf den ersten Blick von seinen schwächeren Stallgefährten.

Start frei zur Vergleichstour. Legt der RS turbo aus dem Stand los, ergeht's ihm wie jenem sprichwörtlichen Bodybuilder, der vor Kraft kaum noch laufen kann: Der turbo bekommt seine Leistung oft nicht richtig auf die Straße. Von den 132 Turbo-Pferden voll getreten, winseln

die Vorderräder durchdrehend um Gnade. Deshalb fällt der Spurtwert von Null auf Tempo 100 mit exakt 9,0 Sekunden angesichts der Motorleistung auch eher bescheiden aus. Ein VW Golf GTI 16V stürmt dem Escort turbo mit 8,2 Sekunden um eine knappe Länge davon. Der Escort XR 3i läßt sich allerdings 1,5 Sekunden mehr Zeit als der Turbo-Escort.

Dafür gefällt der XR 3i durch manierliche Umgangsformen. Schnelle Starts sind für ihn kein Problem. Der aufgeladene Bruder zerrt

beim vollen Beschleunigen am Lenkrad nach links und rechts wie ein witternder Jagdhund an der Leine.

Beeindruckend indes die Leistungsabgabe des 132-PS-Escort. Ohne das berühmte Turboloch zieht er schon aus niedrigen Drehzahlen wacker an. Hier muß sich der 105 PS starke XR 3i klar geschlagen geben, was unsere Meßwerte untermauern. Für den Zwischenspur im vierten Gang von 60 auf 120 km/h benötigt der XR 3i 3,4 Sekunden länger als der RS. Schaltfaules Dahinrollen mit gelegentli-



Auf den bequemen Seriensitzen haben auch kleine Fahrer eine gute Rundumsicht.

Mit 105 PS schafft der XR 3i eine Spitze von 190 km/h



Die Plastik-Radkappe täuscht ein teures Alu-Rad vor.



Die Recaro-Sportsitze im RS bieten hervorragenden Seitenhalt, die Sitzposition ist aber zu tief.

Mit 27 PS mehr ist der RS turbo 18 km/h schneller



6 J x 15-Räder und 195/50 VR 15-Reifen gibt's serienmäßig.

chen Überholmanövern absolviert der turbo somit weit souveräner als der Saug-Einspritzer. Aus gutem Grund, denn der „aufgeblasene“ Escort wuchtet sein maximales Drehmoment bereits 2000 Umdrehungen früher auf die Kurbelwelle als der XR 3i. Und: Selbst jenseits der Tempo-180-Marke, wo dem XR 3i die Puste wegbleibt, legt der RS turbo noch spürbar zu. Auf freien Autobahnen distanziert der turbo den Sauger mit 208 gegen 190 km/h Spitze denn auch deutlich. Lästig: Bei höheren Ge-

schwindigkeiten verwandelt sich der zunächst recht brauchbare Geradeauslauf des RS turbo in einen unangenehmen Eiertanz, anscheinend ein „Verdienst“ der breiteren Reifen.

Die dicken Schlappen zeigen ihre Stärke erst so richtig auf kurvenreichen Landstraßen. Hier schlägt die Stunde des turbo. Dank seines rennwagenmäßigen Charakters wird der Kurvenballentanz zur genüßlichen Kür. Fast immer neutral swingt der Kraftmeier von Biegung zu Biegung. Wer es etwas zu

Die technischen Daten im Vergleich			
		Ford Escort XR 3i	Ford Escort RS turbo
Motor	Zylinderzahl/Einbaulage	4 Zylinder Reihe, quer/vorn	4 Zylinder Reihe, quer/vorn
	Motorblock/Zylinderkopf	Grauguß/Leichtmetall	Grauguß/Leichtmetall
	Nockenwelle/Antrieb	eine/obenliegend über Zahnriemen	eine/obenliegend über Zahnriemen
	Ventilsteuerung	Hydrostößel/Kipphebel	Hydrostößel/Kipphebel
	Gemischaufbereitung	K-Jetronic-Benzineinspritzung	KE-Jetronic-Benzineinspritzung/Turbolader, Ladeluftkühlung
	Zündanlage	kontaktlose Transistorzündung	Kennfeldzündung
	Bohrung/Hub	80,0/79,5 mm	80,8/79,5 mm
	Hubraum effektiv/Steuer	1597/1567 cm ³	1597/1567 cm ³
	Verdichtungsverhältnis	9,5:1	8,2:1
	Max. Leistung bei	77 kW/105 PS 6000/min	97 kW/132 PS 5750/min
Kraftübertragung	Max. Drehmoment bei	138 Nm 4800/min	180 Nm 2750/min
	Literleistung	85,7 PS/Liter	82,7 PS/Liter
	Lichtmaschine/Batterie	980 Watt 12 V/43 Ah	980 Watt 12 V/43 Ah
	Kühl-/Motorölmenge	7,9/3,5 Liter	7,9/3,5 Liter
	Ölwechsel/Wartung	10 000/20 000 km	10 000/20 000 km
	Kupplungs-Betätigung	mechanisch	mechanisch
	Antrieb	auf die Vorderräder	auf die Vorderräder
	Getriebeübers. 1.-5. Gang	3,15/1,91/1,28/0,95/0,76:1	3,15/1,91/1,28/0,95/0,76:1
	R.-Gang	3,52:1	3,82:1
	Achsübersetzung	4,27:1	3,82:1 mit Sperre
Fahrwerk	Radaufhängung vorn	Einzel/McPherson-Federbeine/Querlenker	Einzel/McPherson-Federbeine/Querlenker
	Radaufhängung hinten	Einzel/Quer- und Längslenker/Schraubenfedern	Einzel/Quer- und Längslenker/Schraubenfedern
	Querstabilisator	vorn	vorn/hinten
	Lenkung	Zahnstange	Zahnstange
	Bremssystem vorn	Innenbelüftete Scheiben, SCS-Antiblockiersystem	innenbelüftete Scheiben, SCS-Antiblockiersystem
	Bremssystem hinten	Trommeln	Trommeln
	Handbremse	mech. auf die Hinterräder	mech. auf die Hinterräder
	Rad-/Reifengröße	6 J x 14/185/80 HR 14	6 J x 15/195/50 VR 15
	Türen/Sitzplätze	zwei/fünf	zwei/fünf
	Spurweite v./h.	1423/1439 mm	1423/1439 mm
Karosserie/Abmessungen/Gewichte	Radstand	2400 mm	2400 mm
	Länge/Breite/Höhe	4061/1640/1358 mm	4061/1640/1358 mm
	Leergewicht	945 kg	985 kg
	zul. Gesamtgew. Zuladung	1375 kg 430 kg	1400 kg 435 kg
	Anhänge-Last gebr./ungebr.	900 kg 510 kg	900 kg 510 kg
	Dachlast	75 kg	75 kg
	Preis/Hersteller	23 620,- DM Ford Werke AG Postfach 5000 Köln 60	27 915,- DM Ford Werke AG Postfach 5000 Köln 60

schnell angehen läßt und aus Angst vor der eigenen Courage erschrocken vom Gas geht, riskiert wenig. Der turbo kommt dann gutmütig mit dem Heck herum. Bleibt man aber mutig auf dem Gas, driftet der RS über alle vier Räder, so daß der Wagen am Kurvenausgang wieder geradeaus rollt – bereit, die nächste Ecke zu meistern.

Solch gute Nehmerqualitäten sind dem XR 3i fremd. Deutlich früher als der turbo ist er mit seinem Kurvenlatein am Ende. Er tut dies zunächst durch Schieben über

die Vorderräder kund, im Fachjargon als „untersteuern“ bezeichnet. Beim Gaswegnehmen schwenkt dann aber plötzlich das Heck weit „übersteuernd“ aus, was nicht gerade die reine Freude ist.

Zum Ausgleich dafür macht der XR 3i seinem Fahrer aber im Kurvenkarussell die Lenkarbeit leichter. Beim turbo muß der Lenker die Zügel sehr viel fester fassen.

Wer schnell unterwegs ist, will auch sicher zum Stillstand kommen. Mit dem serienmäßig in beiden Top-Escort eingebauten SCS-Brems-

Ford Escort XR 3i

Beschleunigung

0- 40 km/h	2,7 s
0- 60 km/h	4,5 s
0- 80 km/h	6,9 s
0-100 km/h	10,5 s
0-120 km/h	15,2 s
0-140 km/h	22,3 s
0-1000 m	32,3 s

Beide Escort-Tachos sind sehr voreilig.

Höchstgeschw. 190 km/h
dabei Tachoanz. 206 km/h

Elastizität im 4./5. Gang

60- 80 km/h	5,0/7,6 s
60-100 km/h	10,4/15,3 s
60-120 km/h	16,0/24,4 s
60-140 km/h	22,3/37,0 s

Innengeräusche in dB(A)

im Stand 57
bei

80 km/h, 3. Gang	73
100 km/h, 3./4. Gang	77/76
130 km/h, 4./5. Gang	81/79
bei Höchstgeschw.	85

Kraftstoffverbrauch

Kraftstoffsorte	Super
bei 90 km/h	6,2 l/100 km
bei 120 km/h	7,6 l/100 km
Stadtzyklus	10,2 l/100 km
Testverbrauch	9,0 l/100 km
Tankinhalt	48 Liter
Theoret. Reichweite	533 km

Nach einer Zündungs-korrektur schluckt der XR 3i auch bleifreien Supersprit.

Ford Escort RS turbo

Beschleunigung

0- 40 km/h	2,6 s
0- 60 km/h	4,1 s
0- 80 km/h	6,0 s
0-100 km/h	9,0 s
0-120 km/h	12,7 s
0-140 km/h	17,7 s
0-1000 m	30,1 s

Höchstgeschw. 208 km/h
dabei Tachoanz. 228 km/h

Elastizität im 4./5. Gang

60- 80 km/h	4,4/7,3 s
60-100 km/h	8,4/12,9 s
60-120 km/h	12,6/19,0 s
60-140 km/h	17,5/26,0 s

Innengeräusche in dB(A)

im Stand 59
bei

80 km/h, 3. Gang	73
100 km/h, 3./4. Gang	79/74
130 km/h, 4./5. Gang	78/78
bei Höchstgeschw.	88

Kraftstoffverbrauch

Kraftstoffsorte	Super
bei 90 km/h	6,6 l/100 km
bei 120 km/h	8,3 l/100 km
Stadtzyklus	10,9 l/100 km
Testverbrauch	9,9 l/100 km
Tankinhalt	48 Liter
Theoret. Reichweite	484 km

Die Spurtwerte sind nur Mittelmaß, weil der turbo die Kraft nicht auf die Straße bekommt.

Für einen Turbo ist der RS beachtlich geräusam.

Ford Escort XR 3i

SEHR GUT: die serienmäßige Antiblockierbremse.

GUT: die Fahrleistungen, die Schaltbarkeit des Getriebes.

BEFRIEDIGEND: der Fahrkomfort.

AUSREICHEND: die Lastwechselreaktionen in Kurven.

MANGELHAFT: der hohe Innengeräuschpegel.

UNGENÜGEND: -

Ford Escort RS turbo

SEHR GUT: die serienmäßige Antiblockierbremse.

GUT: die Serienausstattung, die Fahrleistungen, das Fahrverhalten in Kurven.

BEFRIEDIGEND: der Benzinverbrauch.

AUSREICHEND: der Preis, der Fahrkomfort.

MANGELHAFT: das Fehlen einer Kat-Ausführung.

UNGENÜGEND: -

Cockpits präsentieren sich erfreulich aufgeräumt und übersichtlich. Heizung und Belüftung arbeiten wirksam, die renovierten Bedienungstummel an der Lenksäule liegen gut zur Hand.

Die Platzverhältnisse im Innenraum genügen auch Ehepaaren mit Nachwuchs, und die im Verhältnis 2:1 umlegbare Rückenlehne gestattet das Durchladen sperriger Güter, ohne daß Klein-Oliver zu Hause bleiben muß. Warum aber die Sitzfläche der Rückbank nicht auch geteilt vorgeklappt werden kann, bleibt Ford-Geheimnis.

Fehlt noch das Kapitel Geld. Der RS turbo ist laut Liste 4295 Mark teurer als der XR 3i, dafür aber besser ausgestattet. Wird der XR 3i wie der turbo aufgezümt, schmilzt das Preishindernis auf 2846 Mark. Im Alltag belastet der turbo durch Mehrverbrauch (9,9 zu 9,0 Liter Supersprit je 100 Kilometer) und höhere Wartungskosten das Budget stärker.

Resümee: Freunde zügiger und etwas zivilisierterer Fortbewegung sind im Ford Escort XR 3i gut aufgehoben. Sportliche Fahrer, die die Mark nicht umdrehen müssen, wählen besser den stärkeren RS turbo.

Sebastian Gierich

In Kurven ist der RS turbo gutmütiger als der XR 3i

system macht das keine Probleme. „SCS“ steht für eine mechanische Anti-Blockierbremse an den Vorderrädern. Gleichzeitig bremsen und einem Hindernis ausweichen – mit SCS funktioniert's. Nachteile der neuen Bremse, die es bislang nur für den Escort gibt: Der Fahrer muß mit allem Nachdruck aufs Bremspedal treten, und beim Verzögern aus hohen Geschwindigkeiten hat SCS Regelschwierigkeiten, die Escort beginnen dann etwas zu „schwänzeln“.

In der Komfort-Wertung hat der schwächere Escort die stärkeren Argumente. Er ist nicht so straff gefedert wie der RS turbo, aber beileibe noch keine Sänfte. Lärmempfindlichen Zeitgenossen dürfte in beiden Kölnern mißfallen, daß sie in allen Lebenslagen sehr vernehmlich Laut geben.

Weitere Gemeinsamkeiten der Sportskameraden: Beide



Das übersichtliche Cockpit ist in beiden Escort identisch. Griffige Schalter, Hupe in Lenkradmitte.



Serienmäßig läßt sich die Rücklehne geteilt umlegen. Ins Gepäckabteil passen vier mittelgroße Koffer.