

# *Escort MK4*

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 vorraus. [Webmaster@Escort-MK4.de](mailto:Webmaster@Escort-MK4.de)

This Informations are hosted by <http://www.Escort-Mk4.de>.  
If you downloaded it from another Server please inform me.  
Many thanks. [Webmaster@Escort-MK4.de](mailto:Webmaster@Escort-MK4.de)



# mot

Technik

E 5939 D  
auto-journal

Frankfurt 12,50; Frankfurt  
TZ 11,-; Italien Lit 2.000;  
Niederlande 8,5; Österreich  
10,-; (inkl. MwSt.);  
Schweiz sfr 4,20; Spanien Ptas  
200,-; Printed in Germany

14. Juni 1986  
DM 4,-

Mazda RX-7  
unter der Lupe

Wie sicher sind  
Cabrios?

Nr.13

Die Auto-Zeitschrift

Porsche Turbo: Power  
und Prestige



20 Test-Bilanz  
TURBOS

Zubehör-Magazin

Dachträger - Reifen - Super-Radio

Autokredite

Billig nur bei Ladenhütern?

Fiat gibt  
Gas

- Ritmo-Nachfolger ▷
- Kat in allen Klassen
- Neues Uno-Programm



Spezial  
Test

FORD ESCORT 1.4

■ Praxis-Test ■ Leser-Test ■ Härte-Test

Test



Peugeot  
205 XT



- Peugeot 205 XT
- Porsche Carrera

**Spezial  
Test**

**NEUER  
FORD  
ESCORT  
1.4 CL**

# Rundum neu – rundum besser?

Ford gefiel sich schon oft in einer Vorreiterrolle. 1974 führten die Kölner als erste die Einjahresgarantie für alle ihre

Modelle ein. 1985 präsentierte sich der Ford Scorpio als erstes Auto mit serienmäßigem

ABS. 1986 wurde eine Langzeitgarantie für alle Werkstatt-Reparaturarbeiten publik gemacht, und fast gleichzeitig wurde ein rundum erneuerter Escort präsentiert, der wieder etwas hat, was noch keiner bietet: ein speziell für Frontantriebsfahrzeuge entwickeltes und besonders preisgünstiges Anti-Blockier-System.

Dies war nicht der alleinige Grund, warum mot den neuen Escort einem Spezial-Test unterzog. Anlaß dazu war auch die neue Innenausstattung mit völlig neuen Bedienelementen. Vor allem aber das total überarbeitete Fahrwerk, der neue 1,4 Liter-Motor und nicht zuletzt die jetzt viel strömungsgünstigere Karosserie. Wie immer ist der Spezial-Test in Praxis-, Leser- und Härte-Test unterteilt.



## 1 Neuer Escort im Praxis-Test

- Wie gut ist die Superbremse?
- Was bringt das Facelifting?
- Was taugt der neue 1,4 Liter-Motor?





## 2 Neuer Escort im Leser-Test

- Test-Tag auf dem Ford-Prüffeld
- Leser analysieren die Escort-Modelle
- Bilanz der Meinungen



## 3 Neuer Escort im Härte-Test

- Meßstrecke auf dem Hockenheimring
- Ist das Fahrwerk jetzt besser?
- Große Testanalyse



# 1 Neuer Escort im Praxis-Test

Eine alte Fußballtrainer-Weisheit lautet: „Never change a winning team.“ Es gibt kaum einen Autohersteller mehr, der daran nicht festhalten will. Der Erfolg ist heutzutage eine ganz seltene Blume. Und wenn man ihn einmal in den Fingern hat, muß man ihn mit allen Mitteln festhalten.

Ein erfolgreiches Auto anlässlich einer Neuauflage so stark zu verändern, daß man es kaum noch als das besagte erfolgreiche Auto identifizieren kann – daran wagt sich so leicht niemand. Beispiele: VW Golf, BMW 3er- und 5er-Reihe, Mazda 323.

Auch Ford schreckte bei der Erneuerung des Escort vorerst davor zurück, das Erscheinungsbild des Autos total zu verändern.

Der Escort, dem erst 1990 eine ganz neue Ausführung folgen wird, bekam einen komplett neuen Vorderwagen mit flacher abfallender und zwischen den Scheinwerfern tiefer heruntergezogener Motorhaube. Auch die Kotflügel sind abgerundet. Doch obwohl auch der Kühlergrill und die Stoßfänger völlig neu gestaltet wurden, wird niemand daran zweifeln, daß hier ein Escort kommt.

Auch die Rückfront läßt hierbei trotz einer neuentwickelten Heckklappe keine Fragen offen, die größeren, glattflächigen Rückleuchten ebenfalls nicht.

Die Gründe für die umfassende Kosmetik sind nicht allein in dem Wunsch nach frischer Optik zu suchen, sondern auch sachlicher Natur. So wurde dadurch nämlich nicht nur der Luftwiderstandskoeffizient um sage und schreibe zehn Prozent verbessert (von  $c_w = 0,40$  auf  $0,36$ ), sondern auch der Gebrauchswert des Fahrzeugs. Die neuen Kunststoffstoßfänger mit tiefhängenden

Schürzen beispielsweise lassen einen sorgloseren Umgang mit dem Auto zu. Der kratzeste, elastische Kunststoff verleiht kleine Unaufmerksamkeiten beim Einparken – Rempeleien bis vier Stundenkilometer verdaut er sogar ohne bleibende Eindrücke.

Die neue Heckklappe reicht zwar genauso wenig wie die alte bis auf die Stoßstange her-

unter – die Gepäckstücke müssen immer noch relativ hoch gehoben werden –, doch wurden ihr eine stärkere Abbrückente und unauffällige seitliche Regenabläufe mitgegeben, damit das ablaufende Wasser nicht mehr in den Gepäckraum plätschert.

An den vorderen Dachholmen ist es leider nicht gelungen, das Wasser in rechte Bah-

nen zu lenken. Man hat dort – womöglich um dem Windkanal einen Gefallen zu tun – die Regenrinnen weggelassen. Wer nach einem Regenguß aus dem Escort steigt, der kann schon mal ein feuchtes Knie bekommen. Auch in anderer Hinsicht zeigten sich die Ford-Leute – obwohl ja in Köln nicht immer die Sonne scheint – dem Wasser nicht sehr gut gewachsen. Der Heckscheibenwischer ist zwar bereits beim CL-Modell serienmäßig installiert, doch nach einer Spritzdüse, die dem Wischer die Arbeit erleichtert, sucht man vergebens. Während der Fahrt braucht man den Wischer zwar so gut wie nie. Wenn aber das Auto einmal längere Zeit unter freiem Himmel gestanden hat und total verstaubt ist, dann ist die Trockenwisch-Anlage sicher keine gute Hilfe, um sich Durchblick zu verschaffen.

Die Gepäckraumgröße stimmt mit der des vorherigen Escort überein – 390 Liter nach mot-Messung. Eine geteilt umklappbare ( $\frac{1}{2}$  zu  $\frac{1}{2}$ ) Rücklehne gehört schon beim Grundmodell (C) dazu. Damit läßt sich der Gepäckraum zu einer über 1,35 m langen Ladefläche umbauen. Leider ist die Rückbank nicht geteilt. Wenn also hinten noch ein Mitfahrer Platz finden soll, dann läßt sich eine der beiden Lehnenhählen nur in eine schräge Ebene kippen. Aber auch wenn die Fondbank für den Personentransport nicht gebraucht wird, man also die gesamte Bank und beide Lehnenhählen vorklappen kann, entsteht keine völlig ebene Ladefläche: Dort, wo die Bank zusammengefaltet liegt, bleibt immer eine kleine Stufe.

Doch was kümmert Fahrer und Beifahrer, was hinter ihnen liegt? Vorne jedenfalls geht's ihnen gut. Die neuen Sitze sind weder sportlich hart noch plü-

## Ford Escort 1.4 CL Preise ● Extras ● Kosten

### Richtpreise ab Werk

Kombi-Limousine zweitürig (Testwagen) .....	16 500 DM
Kombi-Limousine viertürig .....	17 265 DM

### Serienmäßige Ausstattung

● **Außen:** Seitenschwellerleisten, abschließbarer Tankverschluss, Frontspoiler, H4-Scheinwerfer, zwei Rückfahrleuchten, Nebelschlußleuchte, Heckwischer, Kunststoff-Stoßfänger, von innen einstellbarer Außerspiegel, Verbundglas-Frontscheibe, schwarze Türringel, schwarze Fenstereinfassungen, Radblenden.

● **Innen:** Tacho mit Tageskilometerzähler, Zeituhr, Tankanzeige, Temperaturanzeige, Choke-Hebel, Handbrems-Kontrollleuchte, Türhaken vorn, offene Ablage im Fahrerfußraum und auf dem Armaturenbrett, Armlehnen vorn, zwei Aschenbecher, schließ- und schwenkbare seitliche Frischluftdüsen, zwei Düsen in Armaturenbrettmitteln, dreistufiges Gebläse, elektrische Scheibenwaschanlage, Scheibenwischer-Intervallschaltung, Zigarettenanzünder, Sonnenblenden seitlich schwenkbar, Türkontaktschalter für Innenbeleuchtung, gepolsterte Kopfstützen in Höhe und Neigung verstellbar,  $\frac{1}{2}$  zu  $\frac{1}{2}$  geteilt umklappbare Rückbank, Bodenteppich auch im Gepäckraum.

### Extras ab Werk

Fünfganggetriebe 465 DM, Anti-Blockier-System (SCS) 1 020 DM, Anhängerkupplung 560 DM, Kurbelhubdach (Glas) 862 DM, Metallic-Lack 420 DM, Beifahrer-Außerspiegel mit Innenverstellung 137 DM, Rocaro-Sitze mit Höhenverstellung 905 DM

### Kosten

Steuer .....	302,00 DM
Haftpflicht und Teilkasko (Durchschnittswerte BRD) .....	589,00 DM
Sonstige Kosten .....	499,00 DM
Fixkosten pro Jahr .....	1 390,00 DM
Wertverlust bei 15 000 km pro Jahr .....	2 300,00 DM
Laufende Kosten pro 100 km .....	16,90 DM
Betriebskosten* .....	2 540,00 DM
Jahreskosten mit/ohne Wertverlust* .....	6 230/3 930 DM
Monatskosten mit/ohne Wertverlust* .....	519/328 DM
km-Kosten mit/ohne Wertverlust* .....	41,5/26,2 Pf

\*Bei 15 000 km pro Jahr

### Alle Escort-Preise\*

Escort 1.1 und 1.3 C (3türig)	14 460 DM
Escort 1.6 Diesel C (3türig)	16 525 DM
Escort 1.1 und 1.3 CL (3türig)	15 295 DM
Escort 1.4 CL (3türig)	16 500 DM
Escort 1.6 CL (3türig)	17 555 DM
Escort 1.6 Diesel CL (3türig)	17 360 DM
Escort 1.3 Ghia (5türig)	19 855 DM
Escort 1.6i CL (Kat) (3türig)	17 490 DM
Escort 1.4 Ghia (5türig)	18 695 DM
Escort 1.6 Ghia (5türig)	19 750 DM
Escort 1.6 Diesel Ghia (5türig)	19 655 DM
Escort 1.6i Ghia (Kat) (5türig)	22 050 DM
Escort XR3i	23 235 DM
Escort RS Turbo	27 425 DM
Escort Cabrio 1,4 Ghia	24 685 DM
Escort Cabrio 1,6 Ghia	25 275 DM
Escort Cabrio XR3i	28 225 DM
Mehrpriß für Stünge Versionen C und CL	765 DM
Mehrpriß für Stünge Turner CL und Ghia	995 DM

\*Unverbindliche Preisempfehlung einsch. MwSt. ab Werk

schig weich, sondern genau so gestaltet, daß sie lange Reisen ohne Kreuzschmerzen gestatten. Die weichen Kopfstützen lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung verstellen. Die Armlehnen an den Türen liegen genau richtig, und die Türen sind mit angenehmen Bezügen verkleidet.

Die Rücklehnen erreichen über ein bequemes drehbares Handrad millimetergenau jede gewünschte Neigung. Doch ein Wermutstropfen liegt gleich daneben: lange, labile Gurtpfeitschen, die mit einer dicken Schraube am Bodenblech befestigt sind und den Gurtschlössern nur wenig Spielraum lassen, um mit den Sitzen vor- und zurückzurücken.

Dennoch liegen die Gurte störungsfrei an. Beim zweitürigen Escort bildet den äußeren Anlenkungspunkt des Bauchgurts ein Stahlbügel, auf dem sich das Band etwas verschieben läßt. Er sichert zum einen den angenehmen Sitz des

Bauchgurts und sorgt andererseits dafür, daß das Sicherheitsband für die Fondpassagiere beim Ein- und Aussteigen nicht zur Fußangel wird.

Apropos Fondpassagiere. Auch hinten sitzt sich's nicht schlecht. Die Bank ist straff, bietet normal großen Menschen genügend Oberschenkelauflage und auch genügend Raum, um die Beine unterzubringen. Lediglich der Kopfraum sollte etwas größer sein. Aufrecht sitzende Mitfahrer geraten sehr leicht mit dem Dach und seitlich mit der Innenverkleidung der C-Säule in Konflikt.

Der neue Escort hat auch ein neues Armaturenbrett. Es ist – das läßt sich ohne Übertreibung sagen – in nahezu jeder Beziehung hundertprozentig gelungen. Das ehemals spindeldürre Lenkrad ist jetzt einem dicken und im oberen Bereich sogar besonders griffig geformten Lenkranz gewichen. Die Hupe sitzt dort, wo

### Alle Ford Escort-Daten im Vergleich

Modell	1.1	1.3	1.4	1.6	1.6i (XR3i)	1.6i Kat	1.6i (RS Turbo)	1.6 D
Hubraum	cm <sup>3</sup> 1117	1297	1392	1597	1597	1597	1597	1608
Bohrung/Hub	mm 73,9/64,9	73,9/75,4	77,2/74,3	79,9/79,5	79,9/79,5	79,9/79,5	79,9/79,5	80,0/80,0
Verdichtung	9,5	9,3	9,5	9,5	9,5	8,5	8,2	21,5
Leistung	kW (PS) 37 (50)	44 (60)	55 (75)	66 (90)	77 (105)	66 (90)	97 (132)	40 (54)
bei 1/min	5000	5000	5000	5800	6000	5800	5750	4800
maximales Drehmoment	Nm 83	100	109	133	138	123	180	95
bei 1/min	2700	3000	4000	4000	4800	4600	2750	3000
Seriengetriebe	4-Gang	4-Gang	4-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang
Übersetzungen	1. Gang 3,58	3,15	3,58	3,15	3,15	3,15	3,15	3,58
	2. Gang 2,04	1,91	2,04	1,91	1,91	1,91	1,91	1,91
	3. Gang 1,32	1,28	1,32	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
	4. Gang 0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95
	5. Gang –	–	–	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76
Achsübersetzung	3,84	3,84	3,84	3,58	4,27	3,82	3,82	3,84
Getriebe gegen Aufpreis	–	–	5-Gang	Automatik	–	–	–	–
Spitze <sup>1</sup>	km/h 145	157	167	179	185	178	206	146
Beschleunig. <sup>1</sup> 0-100 km/h	s 18,2	15,4	12,7	10,8	10,5	11,7	8,7	18,9

#### DIN-Verbrauchswerte

Kraftstoffsorte	Super	Super	Super	Super	Super	Normal Bleifrei	Super	Diesel
Getriebe	4-Gang	4-Gang	4/5-G	5-G/Aut.	5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang
bei 90 km/h	L/100 km 5,1	5,6	5,5/4,9	5,1/5,9	6,2	5,9	6,6	4,0
bei 120 km/h	L/100 km 6,9	7,1	6,9/6,4	6,9/7,8	7,6	7,7	8,3	5,8
Stadtzyklus	L/100 km 7,5	7,4	8,1/8,1	8,3/9,1	10,2	10,0	10,9	5,8

<sup>1</sup> Nach Werkangaben mit Senzengetriebe

# Spezial Test

## NEUER FORD ESCORT 1.4 CL

sie hingehört – nämlich in Lenkradmitte und nicht mehr im Blinkerhebel. Die Stummelhebel an der Lenksäule für Licht, Blinker und Wischer sind einwandfrei erreichbar und so gut einzusehen, daß man sich zum Beispiel einen Warnton für das Lichtausschalten sparen konnte. Lediglich die beiden Drucktasten für die Nebelschlußleuchte und die Heck-

scheibenheizung werden vom Lenkrad etwas verdeckt. Die Heckscheibenheizung schaltet sich aber nach etwa zehn Minuten selbsttätig aus.

Im Instrumentenblock, der vier Rundarmaturen, aber leider keinen Drehzahlmesser beherbergt, sind die notwendigen Warnleuchten genauso übersichtlich angeordnet wie die Hebel für Lüftung, Heizung

und Gebläse rechts daneben. Besonders durchsatzfreudig sind die vier individuell schließ- und schwenkbaren Lüftungsgitter. Sie machen ungeheuer Wind, lassen sich aber auch so regeln, daß es nirgendwo zieht.

Es gibt Fächer für Münzen, Handtaschen und Musikcassetten. Besonders vorteilhaft ist aber die Ablagerinne auf dem Armaturenbrett, wo sich sogar ein Autoatlas rutschfest verstauen läßt. Das Cassettenfach hingegen wird nicht die Zustimmung aller Musikliebhaber finden. Denn es sitzt genau unter dem Aschenbecher und kann allenfalls per Staubsauger gesäubert werden. Herausnehmbar ist es nicht.

Der leichtgängige und gut dosierbare Chokehebel des Escort löste sich einmal. Doch nicht deswegen verlor der Escort-Motor zeitweise seinen Leerlauf. Die Gründe dafür sind möglicherweise in der Magergemisch-Technik zu suchen. Das neu konstruierte 75 PS-Triebwerk gilt als „erster Magermotor der zweiten Generation“. Seine speziellen Drail-Einlaßkanäle sollen für eine präzise gesteuerte Verwirbelung des Kraftstoff-Luftgemisches sorgen und die Verbrauchswerte minimieren. Der 1,4 Liter-Motor ersetzt den bisherigen 1,4 Liter mit 69 PS. Er basiert auf dem 1,6 Liter-CVH-Triebwerk und verluft wie die-



Begegnung während der Testfahrt: Der alte Simca hatte noch kein Verlangen nach einem Anti-Blockier-System



Lobenswerte Einrichtungen: die Kurzhebel rechts und links der Lenksäule und das große und tiefe Ablagefach

ses über einen hydraulischen Ventilspielausgleich. Als Gasfabrik fungiert ein Weber-Doppelvergaser.

Das 75 PS-Triebwerk ist nicht gerade ein Musterbeispiel an Lust und Laufkultur. Seine langhubige Auslegung macht den Vierzylinder zwar hinreichend elastisch, aber nur ausreichend temperamentvoll. Schlägt er im mittleren Geschwindigkeitsbereich noch einen recht angenehmen Ton an, so gebärdet er sich beim Ausdrehen der Gänge doch recht unwillig und laut, so daß man früher als eigentlich nötig zum Schalthebel greift.

Seine Käufergruppe dürfte sich darum auch nicht vorwie-

gend aus sportlich ambitionierten Autofahrern zusammensetzen, sondern aus solchen, die reisen, aber nicht rasen und dies auf möglichst ökonomische Weise wollen.

Solcherart gehandhabt verlangt der neue Escort-Motor dann auch wenig Treibstoff. Sechs bis sieben Liter Super pro 100 km müssen nachgetankt werden, wenn man ihn geruhsam über Landstraßen rollen läßt. Acht bis neun sind es, wenn er dabei häufig zu Überholvorgängen angetrieben und in entsprechend hohen Drehzahlen bewegt wird. Auf der Autobahn genügen ihm zehn Liter, wenn man zwar ständig Vollgas, aber stets im

(aufpreispflichtigen) fünften Gang fährt. Schaltet man dort bei jeder sich bietenden Gelegenheit in den vierten herunter, dann können (und das war der Höchstverbrauch im Test) auch einmal 10,8 Liter zusammenfließen. Im Durchschnitt über gut dreieinhalbtausend Kilometer verlangte der Testwagen neun Liter und liegt damit innerhalb seiner Klassenkonkurrenten in günstiger Position.

Leider ist der neue Motor nicht als „bedingt schadstoffarm“ eingestuft. Will man ihn mit unverbleitem Euro-Super betreiben, das ja nur eine Oktanzahl von 95 aufweist, dann muß der Zündzeitpunkt um vier

Grad zurückgenommen werden. Den Ventilsitzen, die aus einer gehärteten Speziallegierung bestehen, ist der bleifreie Kraftstoff recht.

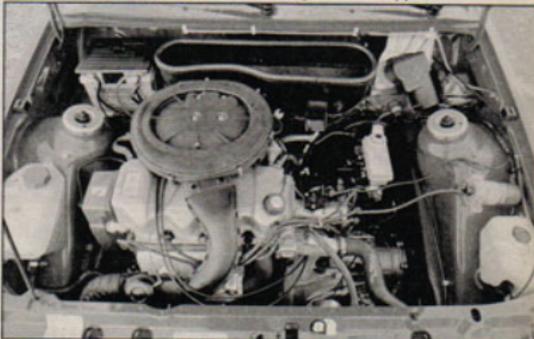
Der Escort 1,4 CL kostet 16 500 Mark. Vier Türen kosten 765 Mark mehr, für das drehzahl- und geräuschkennende Fünfganggetriebe werden 465 Mark verlangt. Wichtigster und interessantester Aufpreisposten ist aber ein Anti-Blockier-System. Es kostet 1 020 Mark, also etwa ein Drittel von dem, was im allgemeinen dafür verlangt wird. Allerdings ist es kein elektronisch gesteuertes ABS, wie zum Beispiel im Ford Scorpio, sondern ein mechanisch/hydraulisches



Wicht zu eng und nicht unbequem: Rücksitzraum des Escort



Laderaum: Die Bank ist total, die Lehne geteilt umklappbar



△ 1,4 Liter-Motor: genügend, aber keine Sportlernatur  
◁ Ärgerlich: Wasser tropft vom Dach in den Fußraum

## NEUER FORD ESCORT 1.4 CL

Anti-Blockier-System, das unter dem Namen SCS (Stop Control System) speziell für Frontantriebsfahrzeuge entwickelt wurde. Gesteuert wird es von Modulatoren an den Vorderrädern, die aber jeweils auf den gesamten Bremskreis einwirken. Da der Escort über ein Diagonal-Zweikreisssystem verfügt, wird gleichzeitig mit einem Vorderrad auch das schräg gegenüberliegende Hinterrad versorgt – das heißt, auch seine Blockierneigung wird kontrolliert.

Ein weiterer Unterschied zum herkömmlichen und weit teureren ABS, bei dem jedes Rad individuell bedient wird, besteht in der geringeren Sensibilität. Das Escort-System ist in der Lage, etwa fünfmal pro Sekunde die Blockierneigung zu regulieren, herkömmliches ABS kann es etwa doppelt so oft. Außerdem reagiert das Escort-System unterhalb zwölf km/h nicht mehr. Das elektronische ABS bietet hingegen Blockierschutz bis drei km/h.

Was spürt der Fahrer, wenn er zur Notbremsung gezwungen wird? Er bemerkt ein deut-

liches Pulsieren im Pedal und spürt, wie sich der Escort schüttelt und rüttelt und wie mal das eine und dann das andere Rad blockieren will, aber dann gehindert wird. Er spürt auch deutlich Rucke im Lenkrad. Doch selbst wenn er mit full speed in eine Kurve hineinbremsst und das entlastete kurveninnere Hinterrad durch die Diagonal-Aufteilung zum Blockieren neigt, behält das Auto seinen Kurs bei. Das ist zweifellos das Wichtigste an einem solchen Bremssystem – und nicht die Diskussion darüber, ob man damit einen oder zwei Meter früher oder später zum Stehen kommt.

In der ZDF-Sendung „Telemotor“ gelang es Tester Paul Frère, den mit Normalbremsen bestückten Wagen etwas früher zum Stillstand zu bringen als den SCS-ausgestatteten. Doch nicht jeder dürfte über die Erfahrung des ehemaligen belgischen Formel 1-Piloten verfügen und dieses Kunststück ebenfalls hinkriegen. Darum hat mot bewußt von einem ähnlichen Vergleich abgesehen, aber selbstverständlich eine

### Ford Escort 1.4 CL, dreitürig: Ersatzteilpreise

Motor komplett neu	2 845,44 DM
Teilermotor neu	z. Zt. noch nicht lieferbar
AT-Motor komplett	z. Zt. noch nicht lieferbar
Schaltgetriebe Viergang neu	2 473,80 DM
Schaltgetriebe Fünfgang neu	2 765,50 DM
AT-Schaltgetriebe Viergang	z. Zt. noch nicht lieferbar
AT-Schaltgetriebe Fünfgang	z. Zt. noch nicht lieferbar
Federbein vorn neu	125,40 DM
Stoßdämpfer hinten neu	128,82 DM
Frontscheibe Verbundglas	148,20 DM
Frontscheibe getönt Verbundglas	199,50 DM
Koffergebot vom grundiert	172,71 DM
Seitenblech hinten grundiert	294,12 DM
Stoßstange vorn komplett	215,46 DM
Stoßstange hinten komplett	178,98 DM
Scheinwerferersatz komplett	129,39 DM
Scheibenbremsbelag vorn (Satz)	136,57 DM
Scheibenbremsbelag hinten (Satz)	102,89 DM

Preise einschließlich Mehrwertsteuer; AT = Austauschteil

Reihe von Bremsversuchen durchgeführt. Was dabei herauskam, spricht ohne Frage für das SCS-System. Denn das Auto benötigt auf rauhem Asphalt zwar nicht bei jeder Messung einen kürzeren Bremsweg, als bei früheren Tests mit Klassenkonkurrenten ohne Anti-Blockier-System festgestellt, doch es erforderte weit weniger Konzentration.

Um den Escort auf kürzestem Wege – das waren aus 100 km/h etwa 48 Meter – zum Stillstand zu bringen, brauchte der Fahrer nichts weiter zu tun, als voll in die „Eisen“ zu treten. Er brauchte sich weder um eine Stotterbremse zu bemühen,

noch darum, ein mit blockierten Rädern querdrehtes Auto abzufangen.

Im Falle eines Falles können sich die 1 020 Mark, die ein Käufer in dieses System investiert hat, sehr schnell auszahlen. Wie teuer die Escort-Blechteile sind, geht aus der Aufstellung oben hervor. Außerdem läßt sich noch auf andere Weise Geld sparen: Zehn Prozent Rabatt auf die Kasko-Versicherung gewähren die deutschen Versicherungsgesellschaften – sowie viel bei einem elektronischen Anti-Blockier-System, das die landläufig bekannte Abkürzung ABS tragen darf.

### Der Ford Escort 1.4 CL und seine Konkurrenten

Modell	Ford Escort 1.4 CL	Opel Kadett 1.3 LS	VW Golf 1.6 CL 1.3	Alfa 33 1.6 1.3	Mazda 323 GLX 1.5	Toyota Corolla 1.3	Seat Ibiza GLX 1.5	Suzuki Swift 1.3 GS	Fiat Ritmo 75 CL	Mitsubishi Colt 1500 GLX	Peugeot 309 GR	Rover 213 S	
Hubraum effektiv	cm <sup>3</sup>	1392	1297	1595	1351	1490	1295	1461	1324	1498	1468	1580	1342
Leistung	kW (PS)	55/75	55/75	55/75	55/75	55/75	55/75	62/85	54/74	55/75	55/75	55/75	54/73
	bei 1/min	5600	5800	5000	6000	5500	6200	5600	5800	5700	5500	5600	6000
maximales Drehmoment	Nm	109	101	125	111	115	103	127	105	117	113	125	106
	bei 1/min	4000	4200	2500	3500	3500	4200	4000	4000	3000	4000	2800	3500
Beschleunigung 0-100 km/h	s	14,0	12,6	12,6	13,5	13,2	13,4	13,1	11,4	12,3	12,5	12,5 <sup>1</sup>	13,5
	km/h	171,8	172	169	168	162	165	167	169	168	163	170 <sup>1</sup>	155
DIN-Verbrauch (Drittelmix)	L/100 km	6,5 (S)	6,8 (S)	7,0 (N)	7,4 (S)	7,3 (N)	6,6 (N)	6,6 (S)	5,8 (N)	7,3 (S)	7,2 (N)	6,9 (S)	6,7 (S)
	Testverbrauch	L/100 km	9,0	9,1 (S)	9,3 (N)	9,7 (N)	9,7 (N)	8,9 (N)	8,8 (S)	9,0 (S)	9,4 (S)	8,8 (N)	–
Preis	DM	16 965 <sup>1</sup>	15 509 <sup>1</sup>	17 430 <sup>1</sup>	15 990	14 950	16 340	15 500	14 198	15 990	14 990	18 100	17 300

<sup>1</sup> = einschließlich aufpreisfähigem Fünfganggetriebe, alle anderen mit serienmäßigem Fünfganggetriebe, <sup>2</sup> = Werksangaben, Stand 22. Mai 1986.

**Spezial  
Test**

**NEUER  
FORD  
ESCORT  
1.4 CL**

165 Km/H | 135 Km/H | 85 Km/H



Die mot-Leser nahmen nicht nur alle Modelle unter die Lupe, sie testeten auch das Ford-SCS-Anti-Blockier-System (unten)



# 2 Neuer Escort im Leser-Test

Ford-Testgelände Lommel in Belgien, an einem kühlen Frühlingmorgen: Mehrere Ford Escort und Orion ziehen mit hoher Geschwindigkeit ihre Bahnen auf dem Beton-Oval, umrunden mit quietschenden Reifen den tückischen Handling-Kurs, werden auf speziellen Marderstrecken gnadenlos durchgerüttelt.

Am Steuer der Testautos sitzen aber keine Profis der Ford-Prüfabteilung, sondern eine mot-Leserin und ihre fünf männlichen Kollegen. Sie wurden von der Redaktion ausgelost und dürfen einen Tag lang die neue Escort/Orion-Reihe durchprobieren.

Für die mot-Leser standen vier Escort vom 1.3 CL bis zum sportlichen XR3i sowie zwei Orion mit 1,6 Liter Hubraum, mit und ohne Katalysator, bereit. Diese Autos wurden von den Lesern bereits von Köln nach Lommel bewegt, um ihnen einen ersten Straßen-Eindruck zu vermitteln. F.H.

VW Golf Diesel und ein Lancia Prisma mit Automatik.

Frau Roelvink, Vielfahrerin aus Passion, ist bei allen Escort- und Orion-Modellen sehr angetan vom agilen Handling dieser Autos und von ihrer leichtgängigen Bedienbarkeit.

Federungskomfort und Sitzposition findet sie lobenswert, doch kritisiert sie bei allen gefahrenen Testexemplaren das zu hohe Geräuschniveau. Die SCS-Bremse erscheint ihr durchaus erwähnenswert, immerhin ist ein Anti-Blockier-Bremssystem keinesfalls selbstverständlich.

Größe und Zugänglichkeit des Gepäckraums erhalten von ihr die Note „ausreichend“, Rundumsicht und Ablesbarkeit der Instrumente hingegen bekommen ein dickes Plus in der Endabrechnung.

Den 60 PS-Motor des Escort 1.3 CL empfindet Frau Roelvink als recht lebendig, sie würde dieses Auto auch kaufen. Nicht gefällt ihr hingegen die Karosserie-Seitenneigung dieses Basismodells.

Den nächststärkeren Escort 1.4 CL mit seinen 75 PS bezeichnet sie hingegen als „nicht dynamisch genug“, überdies stören sie sein, wie sie meint, „störisches“ Gaspedal und die deutlichen Lastwechselreaktionen.

Außerdem ist sie der Meinung, daß dieses Auto unbedingt ein Fünfganggetriebe braucht, sie würde aber das 1,6 Liter-Modell in jedem Fall favorisieren. Beim 1.6 Ghia-Escort gefällt ihr das Preis-/Ausstattungsverhältnis recht gut, beim Modell XR3i rühmt sie die serienmäßige SCS-Bremse und das sportliche Fahrverhalten.

In puncto Fahrwerk aber bekommt der Orion bei ihr die meisten Punkte, er scheint für sie das ausgewogenste aller neuen Modelle zu sein.



Heinz Jakob  
aus Seibitz

**„Das Verhalten bei scharfer Kurvenfahrt ist viel besser als beim Vorgänger“**

Dem 36jährigen Drucker aus Bayern steht die Marke Ford eigentlich nicht fern, denn privat fährt er einen Fiesta und ist damit auch sehr zufrieden. Dennoch liebäugelt er sehr mit einem neuen Escort; einen Orion hingegen kann er wegen seines Stufenhecks nicht ganz so optimal einsetzen, da er öfters sperrige Gegenstände zu transportieren hat.

In der Motorelastizität setzt er die 1,3- und 1,4 Liter-Modelle etwa gleich, der 1,6 Liter-Escort kann nach seiner Meinung das höhere Drehmoment nur im unteren bis mittleren Drehzahlbereich voll ausspielen.

Die Laufruhe des Motors empfindet er beim 1,3 Liter-Escort wenig ausgeprägt, den „Sound“ hingegen fand er sympathischer als beim Modell 1.4 CL. Zur Lenkung des neuen Autos läßt sich Herr Jakob sehr lobend aus, er definiert sie als sehr direkt, auch das Eigenlenkverhalten bei schneller Kurvenfahrt benotet er ausgezeichnet. Zitat aus seinem umfangreichen Testprotokoll: „Selbst bei scharfem Verreißen der Lenkung gelang es mir nicht, den Wagen zum Ausbrechen zu bringen.“

Weniger kann er sich mit der nach seiner Meinung teilweise „bockigen“ Schaltung der Escort/Orion-Modelle anfreunden, und ein Fünfganggetriebe hält er nicht bei jedem Modell für notwendig.

Stünde er vor der Qual der Wahl, dann würde Heinz Jakob vermutlich einen Escort 1.3 CL zweitürig mit Schiebedach kaufen, alle anderen Modelle erscheinen ihm uninteressant. Seine Meinung zum 1.6 Kat: „Wahrscheinlich höhere Reparaturkosten und kein voller Mehrpreisausgleich, trotz einer Steuerermäßigung.“



Michael Geiger  
aus Freiberg

**„An der wirklich üppigen Serienausstattung läßt sich nichts aussetzen“**

Als Versuchingenieur ging der 28jährige Schwabe recht gewissenhaft ans Werk, immerhin ist Testen – wenn auch auf einem ganz anderen Sektor – sein täglich Brot.

Was dem Escort XR3i-Fahrer an der Escort-Neuaufgabe sehr imponiert, sind die dreifreudigen Motoren, der deutlich bessere Geradeauslauf als beim Vorgänger, die griffigen Bedienungselemente und die ohne Aufpreis erhältliche, geteilt umklappbare Rückstuhllehne.



Karin Roelvink  
aus Wehrheim

**„Ein Anti-Blockier-System in dieser Klasse ist recht außergewöhnlich“**

Sie hat von Haus aus schon viel mit Autos zu tun, denn ihr Mann besitzt eine Fahrschule; als Lern-Autos laufen dort ein

## NEUER FORD ESCORT 1.4 CL

Auch findet er Gefallen an der Kontrollleuchte für noch brennendes Licht, an des üppigen Platzverhältnissen vorn wie hinten und der guten Verarbeitung aller gefahrenen Autos.

Weniger zugesagt haben ihm hingegen die starke Seitenneigung in Kurven und das deutliche Untersteuern, zudem findet er die Bremsen zu „weich“ und die Ladekante des Gepäckraums zu hoch.

Am Escort 1.3 CL tadelt er das nicht lieferbare Fünfganggetriebe, außerdem ist ihm dieses Auto bei hohen Geschwindigkeiten zu laut.

Schon eher kann er sich für den 1,4 Liter-Escort begeistern, doch hier stört ihm das heftige Magerruckeln im untersten Drehzahlbereich. Am liebsten würde er sich natürlich wieder einen XR3i zulegen: Bei diesem gefallen ihm besonders die gut ausgeformten serienmäßigen Sportsitze und die Motorelastizität. Allerdings wäre seiner Meinung nach eine Öltemperaturanzeige sehr wünschenswert.

Beim Ford Orion mag er sich nicht mit der neuen Türverriegelung hinten anfreunden, auch ist ihm die Kontrollleuchte für Nebelschleuchte und Heckscheibenheizung zu stark vom Lenkrad verdeckt; das Kat-Modell findet er empfehlenswert.

**Gruppenfoto: eine Dame, fünf Herren und sechs neue Autos**



Walter Liebhaber  
aus Kehl-Sundheim

**„Viele gute Ideen im Detail, aber auch einige altertümliche Sicherheitsmängel“**

Für jemand, der privat einen VW Golf GL fährt, ist es natürlich sehr interessant, die direkte Konkurrenz einmal hautnah und intensiv zu erleben.

So fiel dem 28 Jahre jungen Bankkaufmann auch gleich auf, daß der Ford Escort im Vergleich zum Wolfsburger Markttrenner lange nicht so stark am Heck verschmutzt, die Sicht nach hinten bleibt hier stets ungetrübt.

Auch das gut schaltbare Getriebe, die gute Rundumsicht, die leichtgängige Lenkung und viele Ablagemöglichkeiten stehen hoch in der Gunst des scharf kalkulierenden, regelmäßigen mot-Lesers; sehr gut gelöst findet er

die sympathisch wirkende Kunststoff-Verarbeitung, die die Kölner Autos im Innenraum haben.

Weniger angetan ist Herr Liebhaber indes von der Dröhneneigung der Motoren, speziell beim 1,3 Liter und beim 1.4 CL. Außerdem kann er sich nicht so recht mit dem „übernervösen“ Geradauslauf bei hohem Tempo und bei starkem Seitenwind anfreunden, und er mag die allertümlich am Wagenboden montierten Gurtpfeitschen gar nicht.

Beim Orion 1.6 Ghia gefallen ihm das im Vergleich zum Escort stabilere Fahrverhalten, die sehr gute Ausstattung und das lieferbare SCS-System; er klagt aber über ein zu ungünstig angelegtes Wischerfeld. Den Kat-Orion lehnt er wegen zu hoher Geräuschkulisse ab.



Hendrick Gerlach  
aus Köln 30

**„Mein Wunsch-Escort ist der 1.4 GL Turnier mit der super SCS-Bremse“**

Der 45jährige Beamte und Opel Kadett-Fahrer hat sich ganz auf drei ihn interessierende Modelle konzentriert.

Beim 1,3 Liter-Escort findet er die Sitze sowie die Drehschalter für Heizung und Gebläse sehr gut; er würde dieses Auto aber nicht kaufen, weil es nicht mit SCS lieferbar ist. Beim Orion 1.6 Kat findet er den Preis zu hoch und die Motorleistung zu wenig überzeugend. Sehr imponiert hat ihm beim Escort 1.4 CL das SCS-Bremsensystem. Sein Wunschauto wäre aber der Escort 1.4 CL als Turnier (Kombi), natürlich mit dem Antiblockier-System SCS.



Valentin Marchner  
aus Markt

**„Wieso gibt es die sportliche XR3i-Optik nicht auch für die billigeren Modelle?“**

Auch der 29jährige Schreiner aus Bayern ist Ford-vorbelastet: Zur Zeit fährt er einen Escort 1.6 GL. Also hat er alle Voraussetzungen, das neue Parallelmodell zu testen.

Beim Escort 1.3 CL ist er sehr angetan von den relativ guten Fahrleistungen; er würde sich das Auto aber nicht zulegen, weil es keine Einstufung in eine Schadstoffklasse hat.

Schon eher gefällt ihm das nächststärkere Modell 1.4 CL, vor allem, weil es mit SCS zu haben ist. Beim Ghia-Modell mit 1,6 Liter-Motor stehen guten Fahrleistungen ein großer Wendekreis und ein nur mäßiger Abrollkomfort gegenüber, die Bereifung ist nach seiner Meinung für ein Auto mit 90 PS eindeutig zu mickrig.

Am sportlichen Escort, dem XR3i, ist ihm eine hakelige Schaltung besonders negativ in Erinnerung, dafür ist er von dem äußeren Erscheinungsbild des kraftvollen Kölners sehr angetan. Solch eine Sport-Optik würde er sich gerne auch für die weniger starken Modelle wünschen.

Ein Stufenheck-Auto wie der Ford-Orion kommt für ihn gar nicht in Frage, die getestete Ghia-Version ist ihm zu teuer. Beim Katalysator-Orion bemängelt er die unelastische 1,6 Liter-Maschine und die „blecherne“ Geräuschkulisse. Sein Favorit unter allen neuen Escort wäre jedoch ein 1.6 CL-Modell mit Katalysator, der aber beim Test auf dem Ford-Prüfgelände leider nicht dabei war.



Foto: Rector

**Spezial  
Test**

**NEUER  
FORD  
ESCORT  
1.4 CL**



# 3 Neuer Escort im Härte-Test

Der Escort wurde 1980 mit einem ungewöhnlich hohen finanziellen Aufwand auf die Räder gestellt. Man wollte mit allen Mitteln ein Erfolgsauto konzipieren, entwickelte neue Motoren und verpaßte dem Fronttriebler eine Hinterachs-konstruktion mit in dieser Klasse ungewöhnlich – nämlich einzeln – geführten Rädern.

Das Ergebnis war allerdings teilweise ernüchternd. Der neue Querstromzylinderkopf mit der hochtrabenden Brennraumbezeichnung CVH (Compound Valve Hemispherical Combustion Chamber) verlor sich anfangs nicht mit dem ebenso neuen Gleichdruckvergaser, und das Auto hatte nicht gerade den besten Geräuselauf.

Die Kommunikationsprobleme zwischen Motor und Getriebsfabrik bekam Ford bald in den Griff, der schlechte Geräuselauf blieb ein ständiger Kritikpunkt. Je nachdem, ob man Gas gab oder wegnahm, stieß machte der Escort einen leisen Ruck nach rechts oder links. Besonders mißratene Exemplare schlugen dabei regelrechte Haken.

Kein Wunder, daß Ford den jetzt neuen Escort trotz seiner Übereinstimmung mit dem Vorgänger entwicklungsmäßig wie ein total neues Modell behandelte. Nicht nur Tonmodelle wurden angefertigt, um Luftströmungen zu analysieren, sondern es wurden auch Staudruckproben und Crashversuche gefahren. Das führte beispielsweise zu einem neuen Längsträger in Wagenmitte, der nicht nur mehr Aufprallenergie absorbierte, sondern auch zur Verstärkung der Karosserie beitrug und die Ver-

har Fliegen ist schöner –  
leichte Sprünge steckt das  
Rahmenwerk gelassen weg

windung in Kurven oder auf Holperpflaster abbaute.

Um das für viele Fronttriebler typische Ausfedern beim Anfahren zu mildern, wurde der vordere Stabilisator anders angeleitet. Dadurch kommt beim Start nicht nur die Kraft besser auf die Straße, sondern auch schnelle Richtungswechsel lassen sich jetzt unproblematischer bewerkstelligen. Nach wie vor trägt der Escort seine angetriebenen Vorderräder an McPherson-Federbeinen, doch wurden die Querlenker

überarbeitet und die Gummibuchsen durch reibungsarme Kugelgelenke ersetzt. Dadurch wirkt zum Beispiel die Lenkung präziser, obwohl sie eine indirektere Lenkübersetzung bekam. Und um noch etwas Positives anzuführen: die Bremsbeläge sind wie der Kupplungsbelag aus asbestfreiem Material und damit ein kleiner Beitrag zum Umweltschutz.

Nun läßt sich bei technischen Daten sehr leicht in Neuerungen und Verbesserungen schwelgen und von einer

„vollständig überarbeiteten und neu abgestimmten Fahrwerksgeometrie“ (Ford-Pressetext) berichten. Nicht alles ist dabei so leicht zu überprüfen wie jene fälschliche Angabe aus dem Presse-Bulletin, die von einer bis auf die Stoßstange herunterreichenden, ladefreundlichen Heckklappe spricht. Doch was das Fahrwerk und seine neuen Qualitäten betrifft, haben die Ford-Leute weder falsche Angaben gemacht, noch übertrieben. Der neue Escort ist jetzt so, wie



Bremsen mit SCS – der Escort rüttelt sich und schüttelt sich, bricht aber nicht aus

## Pluspunkte

- Sehr gute Bedienelemente
- Praktische Ablagemöglichkeiten
- Hohe Spitze
- Niedriger Verbrauch
- Bequeme Sitze
- Schützende Kunststoff-Stoßflächen
- Guter Geräuselauf
- Sichere Kurveneigenschaften
- Anti-Blockier-System preiswert lieferbar
- Gute Verarbeitung

## Minuspunkte

- Schlechter Leerlauf
- Oberherum lauter Motor
- Schwergängige Lenkung
- Kein Drehzahlmesser
- Fünftanggetriebe nur gegen Aufpreis
- Hohe Ladekante
- Heckwischer ohne Waschlüse
- Nur Rücksitzlehne (nicht Rückbank) geteilt
- Lange Gurtpeitschen, nicht am Sitzgestell angebracht
- Hinten wenig Kopfraum

er von Anfang an hätte sein sollen: Er läuft hervorragend geradeaus, läßt sich weder von Lastwechseln noch durch Fahrbahnlängsrillen von seinem Kurs abbringen und mißfällt auch nicht sonderlich durch Antriebsbeeinflüsse in der Lenkung.

Seine leichte Untersteuertendenz in Kurven hat auch auf ungeübte Fahrer beruhigende Wirkung. Über weite Bereiche verhält er sich sogar völlig neutral, und plötzliches Gaswegnehmen quittiert er nicht etwa

## NEUER FORD ESCORT 1.4 CL

mit einem augenblicklichen Schlenker, sondern allenfalls mit leichtem Eindrehen.

Obwohl die Federung zur strammen Seite tendiert, also insgesamt straff wirkt, hat er nichts mit jenen Pseudo-Sportlern gemein, die ihrem Fahrer sehr bald auf die Nerven gehen können. Lange Bodenwellen bringen seine Karosserie trotzdem nicht zum Aufschaukeln, und auch die Neigung in schnellgefahrenen Kurven teilt sich den Insassen nicht störend mit.

Leider ist aber das Reifenabrollgeräusch nicht so leise, wie man es von einem neuen Familienauto gern hätte. Raue Fahrbahnen lassen die schmalen 155er Reifen laut brummen und die Karosserie mitunter regelrecht dröhnen. Auch die neue Gepäckraumabdeckung, die zumindest das Rollgeräusch der Hinterräder dämpfen könnte, ist dagegen offenbar machtlos.

Somit ist der Escort auf gepflegter Fahrbahn und bei mittlerem Tempo ein gut erträgliches, leises Auto. Der Wunsch nach größerer Eile muß allerdings mit einem deutlich höheren Geräuschniveau erkauft werden. Der aufpreispflichtige fünfte Gang hilft, die Ohren ein wenig zu entlasten. Doch macht sich diese drehzahlensenkende Getriebestufe nur bis etwa Tacho 160 (das sind übrigens nur effektive 149 km/h) tröstend bemerkbar. Darüber hinaus ist es egal, welchen Gang man benutzt – laut Messung drücken 81 Dezibel auf die Gehörgänge. Um die Spitze – beim Testwagen waren es stolze 171,8 km/h statt werksseitig angegebener 167 km/h – zu fahren, kann man übrigens den vierten Gang ebenso wie den fünften benutzen. Geht es nicht bergauf, läßt sich die Höchstgeschwindigkeit sogar im Schongang gut halten.

Mit nur zwei Personen an Bord fühlt man sich mit dem 75 PS-Escort dennoch keineswegs untermotorisiert. Erst recht nicht, da man auf der Autobahn ruhig ständig Vollgas geben kann, ohne für seinen Geldbeutel fürchten zu müs-

Dabei kam freilich allenhand zutage. Zum Beispiel, ob die anfangs im Praxis-Test noch gelobten neuen Sitznach zehn Stunden Besetzung immer noch denselben Anspruch finden, oder ob der Fahrer, ermüdet auf der Suche nach einem freien Hotelzimmer, immer noch auf Anheben der richtigen Hebel, Knöpfe u. Schalter drückt.

Das Ergebnis ist erfreulich. Die Sitze hielten auch nach all den Strapazen noch, was sie versprochen: Kreuzschmerz hatte keiner der Tester. Die Hebel und Schalter hätte der Fahrer auch dann noch mühelos geortet, wenn er am Steuereingeschlafen wäre. Die richtigen Gänge zu finden, machte ihm ebensowenig Schwierigkeiten. Denn die Schaltung arbeitet exakt und leichtgängig. Allenfalls die nach langer und kurvenreicher Fahrt immer schwergängiger erscheinende Lenkung hatte ihm zu schaffen gemacht.

Auch daß der Escort-Motor je näher er der Mittelmeerküste kam, seinen Leierlauf immer mehr verschlechterte, war nicht gerade spaßig. In Nizza ging er an jeder Ampel aus. Je weiter er sich wieder von der mediterranen Region entfernte, desto schneller erholte er sich von dieser Krankheit. Zurück in Stuttgart war er bis auf gelegentliche Verschlucker wieder ganz gesund.

Das war auch der einzige Schwachpunkt, mit dem der Escort auf die Strapazen reagierte. Die Verarbeitung ist tadellos, daß sich selbst nach längerem Dauerstreß keine Ermüdungserscheinungen bemerkbar machen. Daß sich der Chokehebel einmal löste, kann man ihm nicht vorwerfen. Hier hatte der Fahrer einfach zu kräftig zugefaßt. So ist zu konstatieren: Der Escort hat nicht nur technisch gewonnen, sondern auch im Bereich Produktionsqualität echte „Ford-Schritte“ gemacht. Auch dürften die Käufer davon profitieren, daß der neue Escort kein ganz neuer Escort ist und Kinderkrankheiten schon so weit hinter sich hat wie ein Senior die Masern. *Holger Glanz*

### So beschleunigt der Escort unbeladen/beladen\*

Beschleunigung	unbeladen	beladen
0 – 40 km/h	3,1 s	3,6 s
0 – 60 km/h	5,9 s	6,6 s
0 – 80 km/h	9,1 s	10,6 s
0 – 100 km/h	14,0 s	16,8 s
0 – 120 km/h	21,1 s	24,8 s
0 – 140 km/h	34,4 s	41,8 s
<b>Elastizität (Beschleunigung im 4./5. Gang)</b>		
60 – 80 km/h	7,4/11,2 s	9,3/14,3 s
60 – 100 km/h	15,4/23,9 s	19,6/30,8 s
60 – 120 km/h	24,4/41,2 s	31,1/52,8 s
60 – 140 km/h	38,9/67,4 s	46,6/- s

\* mit 400 Kilogramm Zuladung

Nicht so toll wie die Spitze des 1,4 Liter-Escort ist seine Beschleunigung. Null bis hundert schaffte er in 14 Sekunden und nicht in 12,7, wie Ford behauptet. Der Beschleunigungs-Vergleich mit seinen Konkurrenten (Tabelle auf Seite 32) sieht darum nicht so gut aus. Wenn er mit seiner maximalen Zuladung – beim 900 kg schweren Testwagen waren das 400 kg – unterwegs ist, kann von Durchzugskraft keine Rede mehr sein. Von null bis hundert ist er dann 16,8 Sekunden auf den Rädern.

sen; über 10,8 Liter pro 100 km wird man nicht verbrauchen.

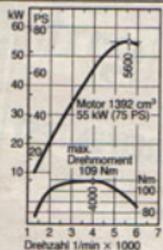
Wenn in der Überschrift zu diesem Teil des Spezial-Tests von „Härte-Test“ die Rede ist, so ist damit zweierlei gemeint: Härte-Test für das Auto, wenn es beispielsweise stundenlang über die Bergstraßen der französischen Seaplane gehetzt wird, oder wenn es sich auf der Rhone-Autobahn gegen den böigen Mistral stemmen muß, und Härte-Test für Fahrer und Beifahrer, die dreitausend Kilometer in dreieinhalb Tagen darin verbringen.

## Fazit

Der Escort ist wieder konkurrenzfähig. Und nicht nur, weil er auf Wunsch mit einem preisgünstigen Anti-Blockier-System ausgestattet werden kann. Er hat viele seiner früheren technischen Mängel abgelegt und ist auch optisch attraktiver geworden. Mit dem neuen 1,4 Liter-Motor besitzt er zwar kein Sportlerherz, aber ein sparsames und robustes Triebwerk.

### Motor und Leistung

#### Motor

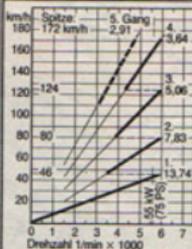


55 kW (75 PS) bei 5600/min, 109 Nm bei 4000/min, Verdichtung 9,5 (Super), Bohrung/Hub 77,24/74,30 mm, Hubraum Steuerformel 1368 cm<sup>3</sup>, effektive 1392 cm<sup>3</sup>. Vierzylinder-Reihenmotor quer über der Vorderachse, fünffach gelagerte Kurbelwelle, oberliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb, Kühlsysteminhalt 7,6 Liter, Motorölinhalt 3,5 Liter, hydraulischer Ventilspielausgleich, ein Weber-Registervergaser mit Choke, 48 Liter-Tank unter Rückbank, Batterie 43 Ah, Generator 70 A, kontaktlose Transistorzündung.

- **Leerlauf:** Motor springt mit Chokehilfe einwandfrei an, Choke gut dosierbar. Testwagen jedoch mit ungleichmäßigem Leerlauf. Motor ging häufig aus.
- **Temperament:** Befriedigende Spurtkraft, Motor im oberen Drehzahlbereich zäh und laut.
- + **Leistungsgewicht:** mit 16,5 kg pro kW (12 kg pro PS) sehr günstig.
- **Vibrationen:** Rauhes Leerlaufgeräusch, Kupplungsausrücklager rasselt, im mittleren Drehzahlbereich lauffruhig, im höheren Drehzahlbereich rau und laut.
- **Drehzahlgrenze:** Kein Drehzahlmesser. Maximale Dauerdrehzahl nach Werksangaben 6200/min. Kurzzeitige Höchstdrehzahl 6475/min.

Testnote 6,0

#### Kraftübertragung

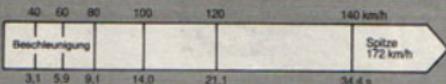


Selbststrahlende Scheiben-Trochertkupplung, Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 3,58 – 2,04 – 1,32 – 0,95 – 3,77. Antrieb auf die Vorderäder Übersetzung 3,84. Auf Wunsch (Testwagen) Fünfganggetriebe, Übersetzungen 3,58 – 2,04 – 1,32 – 0,95 – 0,76 – R. 3,62, Achsübersetzung 3,84.

- + **Kupplung:** Sehr leichtgängig und gut dosierbar.
- + **Schaltung:** Präzise Gangrastungen, relativ kurze Wege, Rückwärtsgang mit Tauchdrucksperrung nicht optimal schaltbar.
- + **Schaltpunkte:** von Gang 1 in 2 bei 47 km/h, von Gang 2 in 3 bei 82 km/h, von Gang 3 in 4 bei 120 km/h (Tachoangaben).
- + **Getriebeabstufung:** Dritter Gang für Überholvorgänge sehr gut geeignet.
- + **Höchstgeschwindigkeit:** mot-Messung 171,8 km/h, Werksangabe 167 km/h.

Testnote 9,5

#### Fahrleistungen

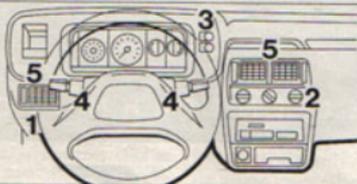


- **Elastizität:** Beschleunigung im 4./5. Gang  
60 bis 80 km/h ..... 7,4/11,2 s  
60 bis 100 km/h ..... 15,4/23,9 s  
60 bis 120 km/h ..... 24,4/41,2 s  
60 bis 140 km/h ..... 38,9/67,4 s

Testnote 8,0

### Bedienung

#### Handlichkeit



- + **Instrumente:** Rundskalen sehr gut ablesbar, Hauptaste in Lenkradmitte, Choke leichtgängig (1), leichtgängige Heiz-/Lüftungs-Drehhebel (2).
- **Bedienung:** Drucktasten für Heckscheibenheizung und Nebelschlussleuchte (3) vom Lenkrad verdeckt.
- + **Handlichkeit:** Griffgünstige Lenksäulenhebel (4), sehr gute Abgemöglichkeiten auf dem Armaturenbrett, wirksame Lüftungsdüsen (5).
- + **Gaspedal:** Normaler Funktionsweg, jedoch keine seitliche Abstützung für Gasfuß.
- **Tachoabweichungen:** Tacho 60 = eff. 56 km/h, Tacho 80 = eff. 76 km/h, Tacho 100 = eff. 93 km/h, Tacho 120 = eff. 113 km/h, Tacho 140 = eff. 132 km/h, Tacho 160 = eff. 149 km/h.

Testnote 9,0

# Testanalyse

Daten und Meßwerte

Beurteilung

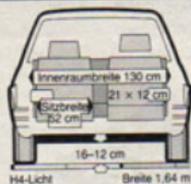
## Karosserie

### Maße und Gewichte

Länge/Breite/ Höhe (unbelastet): 402,2/164,0/140,5 cm, Radstand 240,0 cm, Spurweite vorn/hinten 140,4/142,7 cm. Leergewicht fahrfertig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht 850/450/1300 kg, Leergewicht des Testwagens/tatsächliche Zuladung 900/400 kg, Anhängelast gebremst/ungebremst 900/450 kg, Dachlast 75 kg, Achsstützlast 50 kg.

**Karosserie:** Zwei- oder viertürige Limousine mit Heckklappe, schon als CL-Version (Grundausrüstung mit 1,4 Liter-Motor) gut ausgestattet, hinten ausreichender Beinraum, aber knapper Kopfraum. Rücklehne 1/2 zu 1/2 geteilt und umklappbar, Rückbank insgesamt umlegbar. Wendekreis links/rechts 11,2/11,3 m, Spurbreite links/rechts 10,8/10,9 m.

Testnote 9,0



Motor 1362 cm<sup>3</sup>  
55 kW (75 PS)



zulässig: 175/70 R 13 S - Laderaum: Länge max./min. 137/87 cm, Breite vorn/Mitte/hinten 122/100/135 cm, Höhe innen/Tür (senkrecht) 77/77 cm

## Fahrwerk und Fahrsicherheit

Radführung vorn an Federbeinen mit Querlenker und Stabilisator. Radführung hinten einzeln an Querlenkern, Schraubenedern und außenstehenden Teleskop-Stoßdämpfern. Zahnstangenlenkung (Übersetzung 19,63). Reifen 155 R 13 S auf 5 J x 13-Stahlfelgen (Testwagen Goodyear Grand Prix). Hydraulisches Zweikreis-Bremssystem in Diagonalaufteilung, vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen (selbstnachstellend), Bremskraftverstärker und -regler. Karosserieschwingzahlen vorn/hinten 92/112.

- **Abrollgeräusche:** Auf rauher Fahrbahn nur befriedigend gedämpft, auf Kopfsteinpflaster Dröhnneigung.
- + **Eigenlenkverhalten:** leichte Untersteuertendenz, großer Neutralbereich, geringe Antriebsbeeinflüsse in der Lenkung, Lastwechselreaktionen nicht ausgeprägt.
- + **Federung:** Komfortables Federungsverhalten mit mittellangen Wegen, ausreichend schluckfreudig.
- + **Dämpfung:** Geringe Karosserieneigung, kein Aufschaukeln über Bodenwellen, insgesamt straff.
- + **Bremsverhalten:** Keine Fadingprobleme, gut dosierbare Wirkung, Testwagen mit Anti-Blockier-System.
- **Geräuschniveau:** Geringe Windgeräusche, aber laute Pfeifenabrollgeräusche, Motor beim Ausdrehen der unteren Gangstufen sehr laut.

Testnote 9,0

### Innengeräusche im 4/5. Gang:

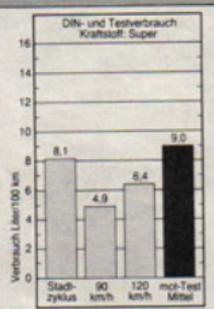
Leerlauf	52 dB(A)	120 km/h	75/74 dB(A)
60 km/h	68/67 dB(A)	140 km/h	78/77 dB(A)
80 km/h	71/70 dB(A)	160 km/h	81/79 dB(A)
100 km/h	72/71 dB(A)	Spitze	84/81 dB(A)

## Wirtschaftlichkeit

### Verbrauch Super/Normalkraftstoff:

(Liter/100 km)  
 zügig ..... 6,7 - 8,2  
 scharf ..... 10,4 - 10,8  
 Kurzstrecke ..... 6,9 - 9,0  
 Testverbrauch/Mittel ..... 9,0  
 Tankreichweite ..... 500 km  
**Ölverbrauch:** im Test nicht meßbar.  
**Wartung:** Alle 20 000 km, dazwischen eine Sicherheitskontrolle, Ölwechsel alle 10 000 km.  
**HUK-Typklassen:** 16/19 (Voll-/Teilkasko).  
**Garantie:** ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung, sechs Jahre gegen Durchrost.

Testnote 9,0



## Testkompaß

