

RAUHBEIN MIT CHARME



Von Friedbert Holz

TEST FORD ESCORT XR3i

Auch wenn er gelegentlich große Sprünge vollführt und einen Namen hat wie ein Science-Fiction-Merch, der Escort XR3i ist ein ganz braves Alltagsauto. In roter Lackierung wirkt er vielleicht aggressiver als in Weiß, doch unter dem Modell-geplagten Blech versteckt sich ein uralter

Bekannter aus dem Hause Ford. Der in Bohrung und Hub quadratisch ausgelegte 1,6 Liter-Vierzylinder, anstatt einer langen Abgasreihe, verläßt bei relativ hohen 6000 Umdrehungen gerade 105 PS auf die Vorderachse.

Weiss er damit im Kreis seiner Erzrivalen Opel Kadett GSi, VW Golf GTI oder Toyota Corolla 1.6 V nicht mehr so hell dasteh wie einst 1982 in



Paris, als er das Licht der Autowelt erblickte, dann liegt das wohl an dieser antiquarischen Maschine. Denn die Konkurrenz besitzt heute meist mehr Hubraum, mehr Ventile für jede Verbrennungseinheit oder gar beides zusammen, auf jeden Fall mehr Leistung. Sicher sind zehn Sekunden für den Beschleunigungsstandard auf 100 km/h und eine Spitze von fast 190 km/h keine

üblichen Werte. Doch bereits potente Kleinwagen wie ein Peugeot 205 GTi, ein Fiat Uno Turbo oder gar ein Renault 5 GT Turbo fahren dem Ford Escort XR3i auf und davon. Zwar gerät das Motor-Management des zweitürksten Serien-Escort mit K-Jetronic-Benzineinspritzung, einer Schubabschaltung und Transistorzündanlage zeitgemäß. Aber die Kenndaten der Ford-

Maschine zeigen überdeutlich, daß es sich hier um eine reichlich betagte Motor-Konstruktion handelt. Da stehen etwa die 138 Newtonmeter maximales Drehmoment erst bei sehr späten 4900/min an. In der Praxis bedeutet diese Zahl volles Ausdrehen der einzelnen Gänge, um Fahrtemperament zu erleben. Sie besagt aber auch, daß im unteren

Drehzahlbereich nicht übermäßig viel los sein kann. In der Tat bis der Ford Escort XR3i aus 60 km/h etwa im vierten oder fünften Gang an Tempo zulegt, vergeht viel Zeit. Das kann die Konkurrenz besser, sie schöpft allerdings teilweise auch aus mehr Hubraum. Beim XR3i indes läßt sich Leistung nur über Drehzahl mobilisieren. Leider schwillt dabei das Füllge-

TEST FORD ESCORT XR3i

räusch unruhig hoch an. Ab etwa 5000/min wird die 1,6-Liter-Maschine sehr laut und brummig; längere schnelle Autobahntouren werden somit eher zu Torturen.

Auch das mot-Phänomen registrierte enorm hohe Werte für den sportiv angehauchten Escort. Im Malodrom von Hockenheim – stets auf demselben Asphaltstück gemessen – standen bei Tempo 160 im fünften Gang bereits schmerzhaft 80 Dezibel(A) an, bei Höchstgeschwindigkeit malträtierten 83 dB(A) die Ohren der Escort-Mitfahrer.

Daß der sogenannte Fortschritt dieser Maschine nur ein halber Schritt war, zeigt der Benzinver-

brauch. Bei sportlicher Fahrweise, wozu dieses Auto ohne Frage animiert, werden 12 bis 13 Liter/100 km verbliches Superbenzin eingespritzt, bei gemäßigtem Umgang mit dem Gaspedal immer noch gut 10 bis 11 Liter/100 km.

Was lange Zeit am Ford Escort kritisiert wurde und vor allem beim XR3i stets heftig zum Tragen kam, war das unharmonisch abgestimmte Fahrwerk. Die Kölner gelobten Besserung und präsentierten bei der Vorstellung der überarbeiteten Escort-Reihe einen angeblich moderneren Karosserie-Unterbau.

So ist jetzt zum Beispiel der vordere Stabilisator anders angelenkt als bisher. Dadurch könnte zwar das für Frontan-

trieb-Autos typische Ausfedern beim Beschleunigen etwas reduziert werden, X-Beine macht aber der XR3i immer noch. Auch die Querlenker der vorderen Federbeine bekommen reibungsarme Kugellager anstelle von Gummibuchsen; das Resultat ist ein geringfügig besseres Lenkverhalten bei hohem Tempo.

Daß der Geradeauslauf immer noch zu kritisieren bleibt, daß der Vorderrahmen des Escort immer noch stark aus- und einfedert, ja gelegentlich seitlich versetzt, läßt

kain überschwengliches Vertrauen in die sogenannte „Generalüberholung“ dieses Fahrwerks aufkommen. Dabei kann den Ford-Fahrwerkstechnikern das in dieser Hinsicht bessere Eigenlenkverhalten eines Opel Kadett oder VW Golf doch nicht verborgen geblieben sein.

Starkes Untersteuern bei schneller Kurvenfahrt und ein leider immer noch schwermütiges Verhalten des Autos beim Anbremsen von Biegungen aus hoher Geschwindigkeit heraus stammen vom Vorgän-

ger. Überhaupt die Bremsanlage: Sie erfordert einen hohen Pedaldruck, verzögert dann aber sehr gut.

Sie stellt zweifellos die „Bonbon“ des neuen XR dar; zumal sie bereits ab Werk über ein Antiblockiersystem verfügt. Dieses neue für ABS ist für frontgetriebene Autos entwickelt worden, als kein Ablagerer etwa des Scio pro-Systems. Es funktioniert nicht mit elektronischer Steuerung, sondern arbeitet noch nach-hydraulisch.

Gekoppelt mit der Diagonal-Zweikreis-Bremsanlage verhindert es auch ein Blockieren der Hinterräder. Das läßt sich der Ford Escort XR unter extremen Bremsbedingungen nicht nur noch selbst lenken, auch die Richtung stabilität der Hinterräder bleibt auf diese Weise weitgehend gewährleistet.

In der Fahrpraxis bedeutet dieses Serien-ABS einen nicht unerheblichen Sicherheitszugewinn, der hoffentlich auch bei anderen Kompaktauto-Herstellern bald angeboten wird. Vor allem das Fahren auf schlipfrige Herbststraßen mit feuchtem Laub oder gar auf Schnee führt die ABS-Vorteile sehr eindrucksvoll vor.

Nicht ganz so viel Begeisterung kommt bei Lenkung und Getriebe des sportliche Rheinländers auf. Denn die handliche, kleine Sport-Vielgang verlangt hohe Motorleistung bei schneller Kurvenfahrt; außerdem können beim Beschleunigen unangenehme Antriebsflüsse durch die serienmäßigen Fünfganggetriebe ist zu sagen, daß sie zwar sehr gut abgestimmt ist, daß aber die Führung des Schaltstockes noch zu wünschen übrigläßt – ein Seitenblick, etwa zur Japan-Konkurrenz, läßt ganz gut.

Dafür beherrschen die Ford-Techniker die Gestaltung eines Fahrgastraumes mittlerweile perfekt. Die Atmosphäre im XR3i-Cockpit wirkt ausgesprochen freundlich, überall entdecken freudig und Mitreisende moderne und gut verarbeitete Deko-



FORD ESCORT XR3i

PREISE • EXTRAS • KOSTEN

RICHTPREISE AB AUSLIEFERUNGSLAGER

Limousine zweifürig (Testwagen)	23 620 DM
Limousine zweifürig, 66 kW/90 PS-Kol-Motor	25 175 DM

SERIENMÄSSIGE AUSSTATTUNG

- Außen: Front- und Heckspoiler, Außenspiegel rechts und links von innen einstellbar, Stoßdämpfer und Außenspiegelgehäuse in Wagenfarbe lackiert, Nebelschleuchte, Heckscheibenwischer, Anti-Blockier-System, zwei Rückfahrleuchten, abschließbarer Tankverschluss.
- Innen: Ablagefächer an den Türen und am Armaturenbrett, Schallehrkassette mit Ablagefach, geteilt klappbare Rücksitze, Digitaluhr mit Stoppfunktion, Drehzahlmesser, Sportsitze und -lenkrad, verstellbare Gießschalldämpfer.

WICHTIGE EXTRAS AB WERK

- Leichtmetallräder: 758 DM, Halogän-Fernscheinwerfer 291 DM, Kurbel-/Hubdach mit verschiebbarem Sonnenblech 908 DM, Ausstellenster hinten 219 DM, elektrische Fensterheber vorn 703 DM.

KOSTEN

Steuer	345,00 DM
Hauptpflicht und Teilkasko (Durchschnittswerte BRD) ..	704,00 DM
Sonstige Kosten	711,00 DM
Fiskalsteuern pro Jahr	1 760,00 DM
Wenwert bei 15 000 km pro Jahr	3 500,00 DM
Laufende Kosten pro 100 km	20,86 DM
Betriebskosten*	2 120,00 DM
Jahreskosten mit/ohne Wertverlust**	8 380/4 880 DM
Monatskosten mit/ohne Wertverlust**	698/407 DM
km-Kosten mit/ohne Wertverlust**	55,9/32,5 Pf

* bei 15 000 km pro Jahr und dreijähriger Halbfahrzeit

UMWELT UND STEUERN

Der Ford Escort XR3i in der getesteten Variante gilt nicht als schadstoffarm und damit auch nicht als steuerbegünstigt. Für ihn sind pro 100 cm³ Hubraum volle 21,60 Mark zu bezahlen. Allerdings bietet Ford auch eine Kalt- Variante mit 66 kW (90 PS) Leistung an, sie kostet 1 555 Mark mehr, die Steuerersparnis beträgt dann 1 650 Mark.

brauch. Bei sportlicher Fahrweise, wozu dieses Auto ohne Frage animiert, werden 12 bis 13 Liter/100 km verbliches Superbenzin eingespritzt, bei gemäßigtem Umgang mit dem Gaspedal immer noch gut 10 bis 11 Liter/100 km.

Was lange Zeit am Ford Escort kritisiert wurde und vor allem beim XR3i stets heftig zum Tragen kam, war das unharmonisch abgestimmte Fahrwerk. Die Kölner gelobten Besserung und präsentierten bei der Vorstellung der überarbeiteten Escort-Reihe einen angeblich moderneren Karosserie-Unterbau.

So ist jetzt zum Beispiel der vordere Stabilisator anders angelenkt als bisher. Dadurch könnte zwar das für Frontan-



Gut geformte Sportsitze, übersichtliche Instrumente und ein griffiges Lenkrad machen den Escort XR3i zu einem attraktiven Auto für sportlich eingestellte



Kunden. Weniger begeistert der raube und laute Motor, dessen Fahrleistungen und Verbrauchswerte keinesfalls mehr zeitgemäß erscheinen.



sowie angenehm gestaltete Kunststoffteile. Außerdem macht die Verarbeitung einen sehr gediegenen Eindruck.

Die serienmäßigen Sportsitze vorn geben hervorragenden Halt und sorgen mit ihrer Kontur für streßfreies Langstreckefahren. Auch im Fond kommen zwei Erwachsene oder drei Kinder durchaus bequem unter.

Platzsorgen herrschen selbst im Gepäckraum nicht.

ESCORT XR3i

PLUSPUNKTE

- Sehr gute Sitze
- ABS-System serienmäßig
- Hohe Funktionalität
- Großer Gepäckraum
- Gute Fahrleistungen
- Ordentliche Verarbeitung

MINUSPUNKTE

- Ab 5000/min lauter Motor
- Schwergängige Lenkung
- Labiler Geradeauslauf
- Schwammiges Eigenlenkverhalten
- Höfelige Getriebeführung

Dieses uppig bemessene Heckabteil läßt sich vielfach nutzen, denn die Rücksitzlehne ist asymmetrisch klappbar, bietet somit auch Unterbringungsmöglichkeit für längere Gegenstände. Die hinteren Gurte werden trotz des Umklappens sauber geführt, kein Geklammel ist notwendig.

Überhaupt präsentiert sich der XR3i-Innenraum sehr funktionell ausgestattet und aufgeräumt. Die Hebel und Schalter erfordern keine lange Suche, in diesem Auto weiß der Fahrer sofort Bescheid.

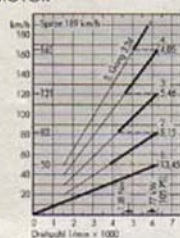
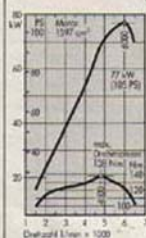
Man könnte eigentlich rundum zufrieden sein mit dem agilen Escort, der auf Landstraßen durchaus Fahrspaß aufkommen läßt, stets leicht untersteuernd reagiert und allenfalls etwas zu straff gefedert ist. Doch der antiquarische Motor und das leider noch nicht perfekte Fahrwerks-Finish schmälern den guten Eindruck etwas. Dieses hübsche Auto hätte zweifellos eine weit bessere Mechanik verdient; Charme allein durch die Optik genügt heute eben nicht mehr. □

DATEN UND MESSWERTE
SIEHE SEITE 32

FORD ESCORT XR3i

DATEN UND MESSWERTE

MOTOR



77 kW (105 PS) bei 6000/min, 138 Nm bei 4800/min, Verdichtung 9,5 (Super variabel), Bohrung/Hub 79,56/79,52mm, Hubraum Steuerflormel 1567 cm³, effektiv 1397 cm³, Wasserpumpe/Vierzylinder-Rollenmotor, vorn quer eingebaut, Einflach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb, Kühlsystem (mit 7,9 Liter, Motorliniinhalt 3,5 Liter, elektronische Benzinspritzung Bosch K-Jetronic mit Schubventilsteuerung, 48 Liter-Tank vor der Hinterradachse, Batterie 43 Ah, Generator 70 A, Transistorzündung.

KRAFTÜBERTRAGUNG

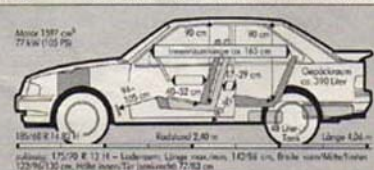
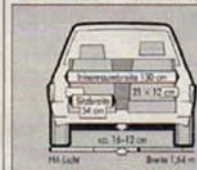
Selbstschaltende Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: 3,15-1,71-1,28-0,95-0,76 - R 3,82; Antrieb auf die Vorderräder, Übersetzung 4,27.

FAHRWERK

Radführung vorn einzeln an Federbeinern, Querlenker und Stabilisator, Radführung hinten einzeln an Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, vorn und hinten Gasdruckstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, Übersetzung 19,63, Scheibenbremsen vorn innenbelüftet, hinten Trommelbremsen, Bremskraftregler und -verstärker, Anti-Blockiersystem, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Reifen 185/60 R 14 82H (Testwagen: Dunlop D2) auf 6 J x 14-Stahlfelgen (Leichtmetallräder wie beim Testwagen gegen Aufpreis).

MASSE UND GEWICHTE

Länge/Breite/Höhe (unbelastet) 406,1/164,0/135,4 cm, Radstand 240,0 cm, Spurweite vorn/hinten 142,3/143,9 cm, Leergewicht fabrikerfertig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 945/430/1375 kg, Leergewicht des Testwagens/tatsächliche Zuladung: 950/425 kg.



Daten und Messwerte: P. Filds und K. Gieseler; Zeichnungen: J. P. Oltmann

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit:

mot-Messung	189 km/h
Werkungabe	188 km/h
Messungen bei km-Stand 10576	

Beschleunigungswerte:

0 bis 40 km/h	2,8 s
0 bis 60 km/h	4,5 s
0 bis 80 km/h	6,8 s
0 bis 100 km/h	10,0 s
0 bis 120 km/h	14,0 s
0 bis 140 km/h	20,0 s
0 bis 160 km/h	30,5 s
1 km stehender Start	31,5 s

Elastizität (Beschleunigung im 4./5. Gang):

40 bis 80 km/h	5,0/7,5 s
60 bis 100 km/h	10,2/14,7 s
80 bis 120 km/h	16,1/23,0 s
60 bis 140 km/h	22,9/34,5 s
80 bis 160 km/h	32,6/52,0 s

Schaltpunkte: von Gang

1 in 2	bei 48 km/h
2 in 3	bei 83 km/h
3 in 4	bei 125 km/h
4 in 5	bei 167 km/h

Tachobereichungen:

Tacho 40 km/h	eff. 58 km/h
Tacho 80 km/h	eff. 76 km/h
Tacho 100 km/h	eff. 95 km/h
Tacho 120 km/h	eff. 114 km/h
Tacho 140 km/h	eff. 133 km/h
Tacho 160 km/h	eff. 150 km/h

Innengeräusch: im 4./5. Gang

Leerlauf	57 dB(A)
60 km/h	67/68 dB(A)
80 km/h	68/68 dB(A)
100 km/h	74/71 dB(A)
120 km/h	75/74 dB(A)
140 km/h	78/77 dB(A)
160 km/h	80/80 dB(A)
Spitze	~83 dB(A)

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Verbrauch Superkraftstoff verbleibt (Liter/100 km)

50g	8,1 - 9,9
scharf	10,2 - 11,9
Kurzstrecke	8,5 - 13,9
Testverbrauch/Mittel	10,5
Tankreichweite	457 km

Ölverbrauch: im Test auf 3000 km nicht messbar.

Wartung: Alle 20 000 km, dazwischen eine Sicherheitskontrolle, Ölwechsel alle 10 000 km.

HUX-Typklassen: 21/29 (Voll-/Teilkasko).

Garantie: Ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung, sechs Jahre gegen Durchrostung.

