

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



**SPECIALE
VACANZE**

QUATTORUOTI

ANTEPRIMA

La nuova Ford rivale della «Uno»

PROVE

Alfa «164 Turbo» benzina e diesel • Cadillac «Seville»

• Volkswagen «Golf e Jetta 1600» • Ford «Escort» Station Wagon

• Fiat «Croma Turbodiesel i.d.»: collaudo attraverso l'Europa

• 60.000 chilometri con l'Opel «Omega»



La Ford «Escort Voyager Ghia»

INCHIESTA

I pro e i contro delle auto europee secondo gli americani



Delle familiari la «Escort Station» ha la versatilità, ma la capacità di carico non è eccezionale e ciò limita un po' la sua vocazione utilitaria. Il motore, con buone caratteristiche di regolarità (potenza 73 CV e coppia 10,8 kgm), riesce a spingere la vettura oltre i 165 km/h. Più che soddisfacente per la categoria la dotazione di serie, che comprende tra l'altro vetri elettrici, chiusura centralizzata e sedile posteriore sdoppiato; peccato che il secondo retrovisore esterno e il faro posteriore antinebbia siano solo a richiesta. Il prezzo chiavi in mano è di 14.580.000 lire.

PREGI

- **TENUTA DI STRADA E STABILITÀ BUONE**
- **MANOVRABILITÀ CAMBIO PRECISA E VELOCE**
- **PRESTAZIONI ABBASTANZA BRILLANTI**

DIFETTI

- **SPAZI DI FRENATA MOLTO LUNGH**
- **DOTAZIONE DI SICUREZZA MIGLIORABILE**



Sulla «Escort Station» si possono caricare da 360 dm³ di bagaglio nella configurazione dei sedili per 4-5 posti fino a un massimo di 1200 dm³ con l'intero schienale (sdoppiabile) del sedile posteriore abbattuto.

PROVE SU
STRADA

FORD "ESCORT 1.4 VOYAGER GHIA"



Secundo noi la linea di questa station è più gradevole rispetto a quella della berlina e si mantiene abbastanza attuale. Le ruote in lega da 6 pollici (a richiesta) le conferiscono un aspetto quasi grintoso che, unito alle forme «proporzionate» e piuttosto compatte, la fanno sembrare più «grande» di quanto non sia. In effetti la capacità di carico, se paragonata a quella delle concorrenti, non è eccezionale (360/1200 dm³ contro i 490/1430 dm³ della Fiat «Duna», i 460/1400 dm³ della «Regata» e i 470/1520 dm³ della Opel «Kadett»), ma è molto più versatile di una classica berlina due volumi e mezzo. Che la vocazione della «Escort Station Wagon» non sia prettamente da vettura «da carico» è confermato anche dallo specchio retrovisore destro (necessario a pieno carico per una completa visibilità) fornito solamente a richiesta. L'abitabilità è soddisfacente per quattro persone, ma viaggiano più co-

modi coloro che siedono davanti. Il posto guida consente una posizione naturale a piloti di tutte le taglie, ma potrebbe essere ancor più accogliente se il volante (leggermente disassato) fosse regolabile in altezza. I comandi secondari sono a portata di mano, ma bisogna abituarsi alle piccole levette ai lati del piantone che consentono di azionare il devioluci e i tergicristallo; il comando luci è un po' scomodo. L'hazard è sul piantone dello sterzo e quindi difficilmente raggiungibile in alcune situazioni. Molto utile il pulsante del lunotto termico (di derivazione «Scorpio») che disinserisce automaticamente il contatto dopo una decina di minuti. La grafica chiara della strumentazione consente una rapida lettura anche di notte; la dotazione è soddisfacente per la categoria: oltre al tachimetro, con contachilometri totale e parziale, ci sono contagiri, indicatore carburante, termometro acqua

e orologio; manca la spia della riserva. L'impianto di climatizzazione è solo discreto perché non consente il blocco centralizzato del flusso d'aria e il ricircolo; la portata è senz'altro accettabile ed è possibile la distribuzione di aria fresca o riscaldata da tutte le bocchette. La visibilità è piuttosto buona sia in marcia, sia in manovra quando non si è a pieno carico; lo specchio retrovisore destro, come già detto, migliorerebbe notevolmente la situazione. La finitura è quella solita degli allestimenti «Ghia», gradevole e di qualità in rapporto al prezzo (soprattutto per una «station») sia per i materiali dei rivestimenti, sia per la componentistica. La dotazione di accessori è piuttosto completa: comprende, tra le altre cose, vetri elettrici, chiusura centralizzata, tergilunotto e sedile posteriore sdoppiato; inspiegabilmente però il faro posteriore antinebbia è offerto solo a richiesta.



PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

Motore: anteriore trasversale - 4 cilindri in linea - Alesaggio 77,24 mm - Corsa 74,3 mm - Cilindrata 1392 cm³ - Rapporto di compressione 9,5:1 - Potenza max 54 kW (73 CV) a 5600 giri/min - Coppia max 106 Nm (10,8 kgm) a 4000 giri/min - Potenza specifica 38,8 kW/l (53,2 CV/l) - Valori secondo norme CEE - 2 valvole per cilindro - Distribuzione: un asse a camme in testa con bilancieri, punterie idrauliche (cinghia dentata) - Lubrificazione forzata - Capacità circuito 3,7 litri - Filtro olio sul circuito principale, a cartuccia - Alimentazione a carburatore (1 doppio corpo verticale) Weber DFTM - Pompa carburante meccanica - Filtro aria a secco, cartuccia - Accensione elettronica senza contatti - Candele Motorcraft AGPR 22 C - Raffreddamento a liquido, circolazione forzata e circuito sigillato - Capacità circuito 7,6 l - Impianto elettrico 12 V - Alternatore 55 A - Batteria 43 Ah.

Trasmissione: trazione anteriore - Frizione monodisco a secco, comando meccanico - Cambio a 5 rapporti: I) 3,580:1; II) 2,040:1; III) 1,320:1; IV) 0,950:1; V) 0,760:1; RM) 3,620:1 - Riduzione finale (al differenziale) a coppia cilindrica elicoidale con rapporto 3,840:1 - Pneumatici: 155/80 SR 13, cerchi 4x13 - Pneumatici opzionali 175/70 TR 13, cerchi 6x13.

Corpo vettura: station wagon, 5 porte, 5 posti - Scocca portante - Sospensioni: avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale, barra stabilizzatrice; retrotreno a ruote indipendenti, braccio trasversale e biella longitudinale, molla elicoidale - Ammortizzatori: idraulici - Freni: anteriori a disco, posteriori a tamburo, ganasce autoregistranti, dispositivo antibloccaggio meccanico «ALB» a richiesta - Scatola guida a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 48 l.

Dimensioni e massa: Passo 2,400 m - Carreggiata anteriore 1,404 m - Carreggiata posteriore 1,427 m - Lunghezza 4,107 m - Larghezza 1,640 m - Altezza 1,403 m - Altezza minima da terra 14,0 cm - Diametro di sterzata 10,5 m - Massa veicolo: 920 kg in ordine di marcia.

CASA COSTRUTTRICE: Ford Werke AG - Köln (Germania Ovest)

IMPORTATORE PER L'ITALIA: Ford Italiana S.p.A. - V.le Pasteur 8/10 - 00144 Roma

PREZZO CHIAVI IN MANO CON DOTAZIONE DI SERIE: L. 14.580.000 - **VETTURA IN PROVA EQUIPAGGIATA CON:** vernice metallizzata, cerchi in lega e portapacchi - Prezzo totale L. 16.032.000

POTENZA FISCALE: 16 CV - **BOLLO ANNUALE:** L. 86.400 - **TERMINE DI CONSEGNA:** 2 mesi

FORMA DI GARANZIA: Per 12 mesi senza limitazione di chilometraggio, compresi i pezzi di ricambio e la manodopera con esclusione dei materiali di consumo (carburanti, lubrificanti ecc). Esecuzione gratuita di un tagliando di revisione dopo i primi 2500 km con addebito dei soli materiali di consumo. La carrozzeria è garantita per sei anni da difetti di corrosione passante. A richiesta (con supplemento) possibilità di estendere la garanzia totale della vettura fino a tre anni: -tipo A- per 3 anni o 100.000 km L. 271.000; -tipo B- per 3 anni o 50.000 km L. 212.000; -tipo C- per due anni senza limiti di chilometraggio L. 136.000. Riparazioni garantite a vita dalle Concessionarie Ford.

DATI VETTURA IN PROVA: Motore n. FUAJA 25936 - Telaio n. WFONXX GCANJA 25936 - Candele Motorcraft SUPER AGPR 22CA - Pneumatici Pirelli «P4» 175/70 TR 13 - Chilometri vettura: 3.300.

GLI ACCESSORI DI SERIE E A RICHIESTA (prezzi con IVA)

Alzacristalli elettrici anteriori	●	Portapacchi	360.000
Alzacristalli elettrici posteriori	—	Predispos. radio con cablaggi e antenna	●
ABS meccanico	767.000	Regolazione luci strumenti	—
Appoggiatesta anteriori	●	Sedile guida regolabile in altezza	—
Appoggiatesta posteriori	—	Sedile posteriore sdoppiato	●
Aria condizionata	—	Sedili reclinabili	●
Bagagliaio apribile dall'interno	—	Servofreno	●
Bocchette aerazione laterali	●	Sicurezza bambini porte post.	●
Cambio a 5 velocità	●	Sistema antislittamento (ASR)	—
Cerchi in lega	818.000	Specchietti est. risc. e regol. elett.	201.000
Chiave tappo serbatoio	●	Specchietto destro	81.000
Chiusura centralizzata	●	Specchietto di cortesia	●
Cinture di sicurezza anteriori	●	Spia cinture di sicurezza	—
Cinture di sicurezza posteriori	—	Spia freno a mano	●
Comandi riscaldamento illuminati	●	Spia porte aperte	—
Contactilometri parziale	●	Spia riserva carburante	—
Contagiri	●	Spia starter	●
Cristalli atermici	●	Spia usura freni	—
Fari allo jodio	●	Tasche portiere anteriori	●
Fari fendinebbia	—	Tergicristallo a 2 velocità	●
Faro posteriore antinebbia	38.000	Tergicristallo con intermittenza	●
Indicatore livello olio	—	Tergilavavulotto	●
Luce bagagliaio	●	Termometro acqua	●
Luci di emergenza	●	Tetto apribile	497.000
Luci di retromarcia	●	Ventilatore a 3 velocità	●
Lunotto termico	●	Vernice metallizzata	274.000
Orologio	●	Volante regolabile	—
Parabrezza stratificato	●	● di serie; — non previsto	

LA TECNICA

L'impostazione meccanica è ovviamente simile a quella della berlina, con motore anteriore trasversale e sospensioni a quattro ruote indipendenti. L'avantreno è un MacPherson (braccio trasversale e montante telescopico), mentre la sospensione posteriore è a braccio trasversale e biella longitudinale. Il propulsore è un quattro cilindri in linea di 1392 cm³ ad albero a camme in testa che appartiene alla serie «CVH»; ha la camera di forma emisferica e valvole ad angolo composto con punterie idrauliche. I condotti di ammissione e la camera di combustione sono disegnati in modo da convogliare la miscela più ricca in prossimità della candela: ciò rende possibile l'utilizzo di tarature più «magre» del carburatore e riduce (relativamente a questo motore) l'entità del consumo. La potenza massima (54 kW - 73 CV) è sviluppata a 5600 giri/min e la curva di coppia raggiunge il picco di 106 Nm (10,8 kgm) a 4000 giri/min. A richiesta è possibile montare pneumatici maggiorati (175/70 R 13 al posto dei 155/80 R 13), consigliabili in particolare a chi sottopone la vettura a un uso gravoso approfittando delle sue possibilità di carico. Sempre a richiesta si può dotare l'impianto frenante del dispositivo antibloccaggio idro-meccanico della Lucas Girling, meno costoso di quelli a controllo elettronico, ma anche meno efficace.

COMPORTAMENTO SU STRADA

MOTORE ★★★★★ La potenza del quattro cilindri 1392 cm³ non è elevata (54 kW-73CV) ma la distribuzione della coppia è uniforme e progressiva. Il funzionamento è regolare e gradevole a tutti i regimi, con una lieve ruvidità che emerge solo oltre i 5000 giri/min. La rumorosità meccanica è sempre molto contenuta e le vibrazioni praticamente assenti anche al minimo.

VELOCITÀ ★★★★★ Dopo un lancio abbastanza breve raggiunge i 165,450 km/h (in quarta a circa 5750 giri/min) e riesce a mantenerli agevolmente anche in quinta, a tutto vantaggio della silenziosità di marcia. È la più veloce tra le «piccole» station wagon e consente medie autostradali di tutto rispetto.

ACCELERAZIONE ★★★★★ Quando si tirano le marce è abbastanza brillante e consente di disimpegnarsi agevolmente anche nel traffico più caotico. Passa da 0 a 100 km/h in 12,9 secondi e percorre 400 metri e chilometro da fermo, rispettivamente in 18,5 e 34,7 secondi (144 km/h la velocità in uscita della «base»).

RIPRESA ★★★ Risponde dolcemente e progressivamente già da 1500 giri/min ed è molto piacevole guidarla facendo un uso ridotto del cambio. I rapporti sono abbastanza lunghi, ma consentono ugualmente prestazioni discrete in quinta, soprattutto da media velocità. Il chilometro da 40 km/h in quarta viene percorso in 38,6 secondi, mentre per passare rispettivamente da 70 a 100 km/h e da 70 a 120 in quinta impiega 16,2 e 30,7 secondi, contro i 20,6 e 40,1 secondi della «Kadett Station Wagon» che ha un motore della stessa potenza, ma di cilindrata leggermente inferiore.

FRENI ★★ È il punto debole di molte «Escort» recentemente provate. L'impianto richiede uno sforzo al pedale abbastanza limitato, ma si manifestano insidiosi bloccaggi e gli spazi di arresto sono piuttosto lunghi anche con asfalto in condizioni ottimali: circa 53 metri a 100 km/h e ben 104 metri a 140 con la vettura a minimo carico; con una zavorra di 250 kg si allungano ulteriormente: 55 metri a 100 km/h e oltre 108 metri a 140.

CAMBIO ★★★★★ La manovrabilità della leva, buona grazie agli innesti rapidi e precisi e alla sincronizzazione, consente un uso quasi sportivo. Qualche impuntamento della retromarcia. I rapporti sono ben scalati per favorire



LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

VELOCITÀ MASSIMA

Dichiarata: 164 km/h
Effettiva: 165,450 km/h (in IV)

CONSUMO Cambio in V

Velocità in km/h	litri/100 km	km/litro
60	4,3	23,2
70	4,7	21,3
80	5,2	19,3
90	5,8	17,4
100	6,4	15,7
110	7,1	14,2
120	8,1	12,3
130	9,4	10,7
140	10,5	9,6
150	11,7	8,6

VALORI DICHIARATI:

a 90 km/h
5,0 l/100 km
a 120 km/h
6,7 l/100 km

RUMOROSITÀ

Rilevata all'interno della vettura, ai sedili anteriori e posteriori su strada pianeggiante, rettilinea e di fondo buono. Cambio velocità nel rapporto superiore.

Velocità in km/h	dB(A)	
	ant.	post.
60	63,2	64,1
70	65,0	65,3
80	68,7	70,4
90	70,6	71,1
100	72,2	72,3
110	72,6	72,7
120	75,0	74,9
130	76,3	76,4
140	78,1	78,3

RESISTENZA AVANZAMENTO

Potenza assorbita a 100 km/h:
13,8 kW (18,7 CV)
Rendimento energetico a 100 km/h: 24,1%

DIAMETRO DI STERZATA

11,15 m a destra; 11,30 m a sinistra

ACCELERAZIONE E RIPRESA

1 CHILOMETRO con partenza da fermo:

Tempo impiegato:
34,7 s media 103,896 km/h
velocità d'uscita: 144,000 km/h

400 METRI con partenza da fermo: 18,5 s
velocità d'uscita: 118,550 km/h

RIPRESA sul chilometro da 40 km/h in IV

Tempo impiegato:
38,6 s media 93,192 km/h
velocità d'uscita: 135,000 km/h

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0 - 40	2,9
0 - 60	5,2
0 - 80	8,3
0 - 100	12,9
0 - 120	19,1
0 - 140	30,6

RIPRESA in quinta

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70 - 80	5,0
70 - 100	16,2
70 - 120	30,7
70 - 130	40,7

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	19,1
80	33,9
100	53,0
120	76,4
140	103,9

CONDIZIONI DELLA PROVA

I dati vengono rilevati con il solo pilota e le apparecchiature; serbatoio carburante a circa 2/3.
Massa della vettura in prova: 1020 kg.
Temperatura 26,8 °C - Pressione atmosferica 1021 millibar.
Umidità relativa 45% - Vento 0-1 m/s.
Peso specifico carburante: 735 g/l.

PRESTAZIONI A CONFRONTO

PRINCIPALI CARATTERISTICHE M = numero marce; TA = trazione anteriore	Velocità max km/h	Acceleraz. 1 km da fermo secondi	Ripresa 1 km in IV da 40 km/h secondi	Consumo litri/100 km	
				a 110 km/h	a 140 km/h
FORD «ESCORT 1.4 VOYAGER GHIA» - L. 14.580.000 1392 cm ³ , 54 kW (73 CV), 5M, TA	165,450	34,7	38,6	7,1	10,5
OPEL «KADETT 1.3 CARAVAN CLUB» - L. 14.766.000 1297 cm ³ , 55 kW (75 CV), 5M, TA (3/88)	161,850	35,4	40,2	6,7	9,6

○ Prestazione migliore ○ Prestazione inferiore
Fra parentesi il fascicolo di «Quattroruote» su cui è stata pubblicata la prova su strada.

LE ALTRE CONCORRENTI

Fiat «Duna 70 Weekend», L. 13.419.000 - 1301 cm³, 49 kW (67 CV), 5M, TA.

soprattutto l'economia di carburante: la quinta è piuttosto lunga, ma non riservata esclusivamente all'uso autostradale.

STERZO ★★★ Poco preciso, soprattutto a velocità elevata; progressività migliorabile; le reazioni improvvise, soprattutto sui fondi un po' sconnessi, richiedono frequenti interventi del pilota sul volante anche in rettilineo; la demoltiplicazione elevata rende il comando leggero in manovra.

CONSUMO ★★★ Buono fino a media velocità, poi sale progressivamente anche per il portapacchi sul tetto che costituisce un rilevante freno

aerodinamico. A 100 km/h si percorrono quasi 16 chilometri con un litro di carburante, ma già a 120 la percorrenza scende a circa 12 km e a 140 km/h si riduce a 9,6 km.

CONFORT ★★★ Le sospensioni sono morbide e progressive quando il fondo stradale è buono; sullo sconnesso qualche scossa viene trasmessa all'abitacolo. La rumorosità meccanica si mantiene sempre entro limiti più che accettabili, mentre quella aerodinamica (anche a causa del portapacchi) aumenta un po' oltre i 100 km/h. Rollio e beccheggio ben tollerabili dai passeggeri.

TENUTA DI STRADA ★★★★★ Di buon livello grazie anche ai pneumatici 175/70 (optional) che, montati su cerchi con canale da sei pollici, equipaggiavano la vettura della nostra prova. Nonostante la morbidezza delle sospensioni sono possibili buone velocità in curva; il comportamento sottosterzante, quando si forza l'andatura e sul bagnato, è ampiamente modificabile agendo sull'acceleratore. La scarsa precisione dello sterzo costringe il pilota a frequenti correzioni.

STABILITÀ ★★★★★ Molto superiore allo standard «Escort» probabilmente grazie anche ai pneumatici optional. La vettura resta un po' sensibile al rilascio dell'acceleratore in curva, ma i cambiamenti di assetto sono progressivi. Al rientro dai sorpassi veloci il retrotreno si riallinea con un po' di ritardo e richiede un intervento minimo da parte del pilota.

EFFICIENZA AERODINAMICA E MECCANICA ★★★ Assorbe 3,3 kW (4,5 CV) per avanzare a 50 km/h, 13,8 kW (18,7 CV) a 100 km/h e 32,2 kW (43,7 CV) a 140 km/h. Il rendimento energetico è del 19,8% a 60 km/h, del 24,1% a 100 km/h e del 24,5% a 140 km/h.

LA PAGELLA

Le valutazioni espresse nel testo e nella pagella si riferiscono, come sempre, alla vettura provata. La «Escort Voyager», che ha già di serie una dotazione piuttosto ricca per la categoria, ci è stata consegnata equipaggiata con alcuni

	★	★★	★★★	★★★★	★★★★★	
ESTERNO						Linea un po' più gradevole e attuale rispetto a quella della berlina. Le ruote in lega (optional) la rendono più grintosa.
ABITABILITÀ						Soddisfacente per quattro persone, ma sono privilegiati gli occupanti dei posti anteriori. Accessibilità buona.
POSTO GUIDA						Consente una posizione naturale a piloti di tutte le taglie. Il volante, leggermente disassato, non è regolabile in altezza.
PLANCIA E COMANDI						I comandi secondari richiedono una certa abitudine per essere usati senza incertezze. Interruttore delle luci un po' scomodo.
STRUMENTAZIONE						Dotazione discreta per la categoria, ma potrebbe essere migliorata. Manca la spia della riserva. Grafica chiara.
CLIMATIZZAZIONE						Discreta grazie alla buona portata d'aria e alla semplicità dei comandi. Mancano blocco centralizzato e ricircolo dell'aria.
FINITURA						Quella degli allestimenti «Ghia», particolarmente apprezzabile su una «station». Rivestimenti e componentistica di qualità.
VISIBILITÀ						Inspiegabile su una «station wagon» la mancanza del retrovisore esterno destro, fornito solo come optional.
ACCESSORI						Dotazione buona per la categoria e il prezzo della vettura. Comprende anche vetri elettrici e chiusura centralizzata.
DOTAZIONE DI SICUREZZA						Migliorabile. Il pulsante del lampeggio di emergenza, ad esempio, è sul piantone; il faro retronebbia è optional.
BAGAGLIAIO						La capacità (360-1200 dm ³) non è eccezionale rispetto a quella offerta dalle concorrenti. Sedile posteriore sdoppiabile.
MOTORE						Funzionamento pronto e regolare a tutti i regimi grazie alla uniforme e progressiva erogazione della coppia motrice. Potenza buona. Vibrazioni e rumorosità contenute.

★ INSUFFICIENTE ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO



optional che hanno in parte influito sui giudizi. I cerchi in lega con pneumatici maggiorati (L. 818.000) conferiscono alla vettura una stabilità e una tenuta di strada superiore rispetto a quella della macchina con equipaggia-

mento di serie. Il portapacchi (L. 360.000 montaggio compreso) ha penalizzato il consumo a velocità medie e alte oltre ad aver influenzato negativamente il confort a causa della rumorosità aerodinamica oltre i 100-120 km/h.

	★	★★	★★★	★ ★★★★	★★ ★★★★	
VELOCITÀ					★★	<i>È la più veloce tra le piccole «station» provate: raggiunge i 165,450 km/h in quarta a 5750 giri/min; in quinta mantiene la velocità.</i>
ACCELERAZIONE					★★	<i>Abbastanza brillante quando si tirano le marce; si disimpegna bene anche nel traffico più caotico: 0 - 100 km/h in 12,9 secondi.</i>
RIPRESA					★★	<i>Le progressioni sono regolari fin da 1500 giri/min. Prestazioni soddisfacenti anche nelle riprese in quinta da media velocità.</i>
FRENI					★★	Sforzo al pedale limitato, ma spazi di arresto molto lunghi: 53 metri a 100 km/h e ben 104 metri a 140. Si arriva troppo facilmente al bloccaggio delle ruote anche sull'asciutto.
CAMBIO					★★	<i>Innesti rapidi e precisi, sincronizzazione buona; la leva ha una manovrabilità apprezzabile; qualche impuntamento della retromarcia.</i>
STERZO					★★	Leggero anche in manovra. Poco preciso soprattutto a velocità elevata; progressività migliorabile; sono necessarie frequenti correzioni del pilota anche in rettilineo.
CONSUMO					★★	Fino a media velocità è più che discreto, ma poi sale progressivamente anche a causa del portapacchi sul tetto. A 140 km/h si percorrono 9,6 chilometri con un litro.
CONFORT					★★	<i>Qualche scossa solo sullo sconnesso. Rumorosità meccanica ridotta, ma quella aerodinamica diventa sensibile oltre i 120 km/h.</i>
TENUTA DI STRADA					★★	Sono possibili buone velocità in curva grazie anche ai pneumatici 175/70 (optional) che erano montati sulla vettura provata. Comportamento di tipo sottosterzante.
STABILITÀ					★★	Molto superiore allo standard «Escort», probabilmente anche grazie ai pneumatici (optional), con cerchi da sei pollici. I cambiamenti di assetto sono piuttosto progressivi.
EFFICIENZA A/M					★★	<i>Assorbe poco meno di 19 CV per avanzare a 100 km/h. Il rendimento energetico alla stessa velocità è del 24,1 %.</i>

I giudizi sulle «voci» più importanti sono evidenziati in carattere nero.