



Der 139 PS starke 16-Ventil-Motor des Golf liebt hohe Drehzahlen. Drehfreudigkeit und Laufkultur sind hervorragend

Welcher is

Renner unter sich: Ford kontert auf den sportlichen Golf-16-Ventiler mit einem fast ebenso starken Turbo-Escort. Zwei Wege führen zum selben Ziel: Lust an der Leistung, Spaß an der Sportlichkeit

Eigentlich wollte ich den alten Streit um die Höchstleistung von zwei kompakten Supersportlern wie dem Golf GTI 16 V und dem Escort RS Turbo nicht von neuem entfachen. Denn sie sind schnell genug. Aber überall, wo ich beim Test auftauchte, wurde ich bedrängt: „Nun sag schon, wer ist denn nun der Schnellere? Kommt der Escort Turbo hinterher? Deshalb gleich vorweg: Die nüchternen Zahlen verweisen den Sport-Golf auf den

Von Horst Vieselmann

zweiten Platz. In der Beschleunigung ist der Escort Turbo um drei Zehntel schneller (8,6 Sekunden), und auch in der Höchstgeschwindigkeit hat er leicht die Nase vorn.

Doch genug davon: Denn es kommt wohl eher auf die Art und Weise an, wie die Leistung zustande kommt. So geht der 16-Ventil-Motor des Golf sehr geschmeidig ans Werk. Er läuft weitgehend vibrationsfrei, nervt allerdings beim Gaswegnehmen durch unschöne Brummgeräusche. Aber er lebt von Drehzahlen. Sein höchstes Drehmoment liegt erst bei 4600 Umdrehungen an. Das Turbo-Triebwerk des Escort schafft das schon bei 2750 Touren.

Allerdings: In bessere Durchzugswerte kann er das nicht umsetzen. Grund: eine längere Getriebeübersetzung.

Erfreulich beim neuen RS-Triebwerk ist aber dessen sanfter Turboschub. Die Leistung kommt nicht schlagartig, sondern steigt für einen aufgeladenen Motor dank der aufwendigen Elektronik (sie regelt Ladedruck und Zündzeitpunkt) recht kontinuierlich an. Ganz so gleichmäßig wie beim Saugmotor des Golf allerdings nicht.

Auch die Laufkultur des VW kann der Ford-Motor nicht bieten. Mit zunehmender Drehzahl und Geschwindigkeit wird's recht laut. Die aufwendige Turbo-Technik fordert außerdem einen Sprit-Zuschlag: Im Testmittel genehmigte sich der Escort stets rund 1,5 Liter mehr Kraftstoff als der GTI 16 V.

Daß der Turbo-Escort sich schneller anfühlt als der Sport-Golf, liegt nicht nur an den kernigeren Geräuschen, sondern auch an den Antriebsflüssen, die beim vollen Beschleunigen deutlich spürbar sind. Die Visco-Differential Sperre hilft dem Fronttriebler zwar, die Leistung besser auf die Vorderräder zu bringen, sie hat aber auch einen Nachteil: In schnell gefahrenen, engen Kurven wird der Wagen wegen der besseren Traktion förmlich herumgerissen. Bei der ersten schnelleren Ausfahrt fühlte sich das zunächst so an, als ob der Wagen hinten ausbrechen wollte. Er tut das zwar nicht, aber das Gefühl reicht anfangs aus. Unwohlsein in der Magenregion zu erzeugen – besonders bei Nässe.

Wesentlich empfindlicher als der jederzeit problemlos zu handhabende Golf ist der Kölner Sportler auch im Geradeauslauf. Zwar zieht der Neue sicherer seine Bahn als seine Vorgänger, aber auch er will weiterhin durch Korrekturen auf Kurs gehalten werden. Die sehr direkte Lenkung macht das nicht immer leicht: Bei Seitenwind geht's oft in leichten Schlangenlinien voran. Der Golf hingegen läuft einwandfrei geradeaus. Die Lenkung ist Spitze.

Der Golf setzt den Maßstab

Die Feder Elemente des GTI 16 V sind zwar auch straff abgestimmt, aber lange nicht so hart wie die des Escort Turbo. Der hüpf förmlich über schlechte Strecken. Die gut geformten Sitze können da nicht viel Ausgleich schaffen.

Pluspunkte des Turbo-Escort sind seine attraktive und zudem reichhaltige Ausstattung sowie das serienmäßige, mechanisch arbeitende Antiblockiersystem an den Vorderrädern. Dagegen wirkt der weniger reichhaltig ausgestattete 16-Ventiler fast schon etwas biedert. Und trotzdem ist der Golf GTI 16 V insgesamt das bessere Auto.

Weiter auf den Seiten 8 und 9



Der Turbo-Escort Sportlicher?



Der Vierzylinder-Turbo des Escort geht unten herum kräftig zur Sache. Der Turbo-Schub setzt verhältnismäßig sanft ein

Foto: Matthias Hoyer



Golf und Escort sind in den Fahrleistungen fast ebenbürtig. Wer am Schluß die Nase vorn hat, hängt aber von anderen Kriterien ab

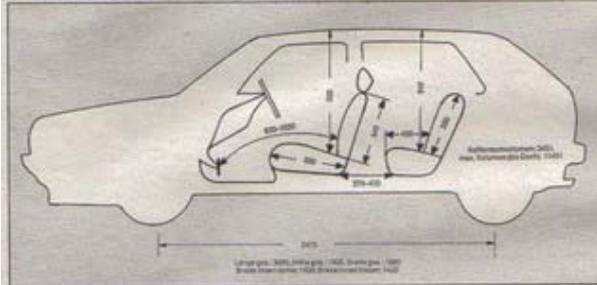
Hubraum/Zylinder	1760 ccm/4
Leistung	102 kW/139 PS
Drehmoment	168 Nm/4600/min
Höchstgeschw.	209 km/h
0-100 km/h	8,9 Sek.
60-100 km/h ①	8,1/11,7 Sek.
Testverbrauch	8,8 l S verbl.
Gewicht	968 kg
Zuladung	462 kg
Anhängelast ②	1200 kg
Innengeräusch ③	80 dB (A)
Steuer	388,80 Mark
Versicherung	1282,10 Mark
Preis	26.725 Mark

GOLF GTI 16V

Technische Daten

Motor: Reihenmotor mit zwei oberliegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder, vorne quer eingebaut. Bohrung x Hub 81 x 86,4 mm, Verdichtung 10:1, mechanische Einspritzanlage, Kennfeldzündung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb.
Fahrwerk: McPherson-Federbeine vorn, Dreiecksquerlenker, Stabilisator, Verbundlenkerachse hinten mit Schraubenfedern und Stabilisator, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 185/60 VR 14

① Beschleunigung im 4./5. Gang. ② Anhängelast gebremst. ③ Bei 100 km/h im 4. Gang.



Der lindgrüne Golf GTI 16 V besticht durch seine schlichte Eleganz: Was in ihm steckt, sieht man ihm auf den ersten Blick kaum an



Das Cockpit unterscheidet sich von anderen Golfs nur durch die Tachoskala: Hier sind optimistische 260 km/h aufgeführt – 50 km/h über der tatsächlichen Höchstgeschwindigkeit. Ansonsten alles o.k.

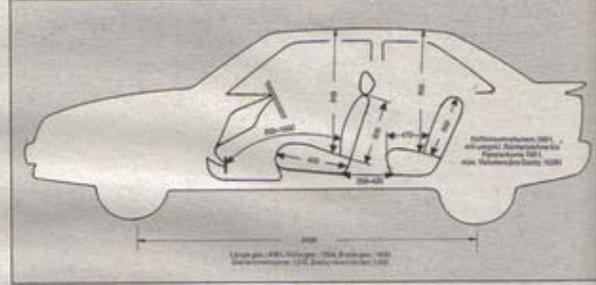


Hubraum/Zylinder	1567 ccm/4
Leistung	97 kW/132 PS
Drehmoment	180 Nm/2750/min
Höchstgeschw.	214 km/h
0-100 km/h	8,6 Sek.
60-100 km/h ①	8,0/12,1 Sek.
Testverbrauch	10,3 l S verbl.
Gewicht	965 kg
Zuladung	435 kg
Anhängelast ②	900 kg
Innengeräusch ③	84 dB (A)
Steuer	345,60 Mark
Versicherung	1282,10 Mark
Preis	27.915 Mark

ESCORT RS turbo

Technische Daten

Motor: Reihenmotor mit einer oberl. Nockenwelle und zwei Ventilen pro Zylinder, Garrett-Turbolader, vorne quer eingebaut, Bohrung x Hub 80 x 79,5 mm, Verdichtung 8,2:1, elektron. Einspritzung, Kennfeldzündung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb. **Fahrwerk:** McPherson-Federbeine vorn, Querlenker, Stabilisator, Verbundlenkerachse hinten, Schraubenfedern und Stabilisator, Scheibenbremsen vorn, Trommeln hinten, Reifen 195/50 VR 15



Der knallrote Ford Escort Turbo trägt reinrassige Sportlichkeit zur Schau. Er wird seinem Image zwar gerecht, aber auf Kosten des Fahrkomforts



Die Instrumente des Escort RS Turbo sind klar und übersichtlich. Die kurzen Bedienungshebel liegen gut im Griff. Die sehr direkte Lenkung ist beim Einparken etwas schwergängig

