

## test+technik

Rechts: Beide treten kräftig an – ab Tempo Hundert staubt der Turbo (links) den getunten Saugmotor-Escort jedoch kräftig ein. Bei schneller Kurvenfahrt sieht's anders aus...



Der neue Escort Turbo hat viel Dampf, aber auch so seine Macken. Ein Tuner zeigt, wie's besser geht

# Es könnte ein



**D**as Escort-Modell von Ford hat kein leichtes Leben. Seine scharfsten Gegner in der Klasse der Kompakt-Limousinen heißen VW Golf und Opel Kadett, und das sind nun mal zwei absolute Masterschüler. In der Verkaufs-Statistik liegen sie stets weit vor ihrem Konkur-

renten: aus Köln. Zwischen Januar und August '86 kamen auf 59.246 verkaufte Escort genau 238.177 Golf; der Opel Kadett liegt irgendwo dazwischen. Um zumindest die Position als Nummer drei zu wahren und nicht von ungestümen Ausländern wie dem Peugeot 205 überrannt zu we-



Ford Escort RS Turbo/Selzer-Escort XR 3i



*Großes Foto: In die Knie gegangen — der Frontspoiler des tiefergelegten Selzer-Escort geht gern mit Bordsteinen in den Clinch. Unten links: 1990er-Einspritzer vom Tuner mit bearbeitetem Zylinderkopf — macht 129 PS. Unten rechts: Turbo-Version ab Werk — 132 PS. Beide schlucken im Schnitt elf Liter Super*

# Klasse-Auto sein...

das, hatte Ford die Escort-Palette zur Jahreswende modernisiert. Die Auslieferung des Top-Modells, des aufgefrischten Escort RS Turbo, verzögerte sich jedoch wegen technischer Probleme. Immer wieder. Jetzt endlich ist der Blasebaig zu haben: Mit 132 Turbo-PS tritt er an, dem eta-

bilerten Sechzehnventil-Golf und dem 2.0 GSi-Kadett (siehe rallye racing-Dauerfest Heft 10/86, Seite 44) Paroli zu bieten. Manch mißtrauischer Zeitgenosse freilich wittert Unrat bei der Kombination kleiner Motor/dicker Turbo — hubraumschwache aufgeladene

BITTE BLATTEN 306 UM



## Es könnte ein Klasse-Auto sein



Links: Aufwertung im Innenraum des Selzer-Escort — Schalenitze von Koenig, edler Bezugstoff. Rechts: In die Breite gegangen — der Ford vom Tuner (links) setzte auf jeder Seite acht Zentimeter an. Sein Heckflügel wuchs mit. Unten rechts: Können voll überzeugen — Michelin TRX-Reifen, Rial-Feigen



Triebwerke gelten als durstig und bisweilen als defektanfällig. Darum haben wir auch nach anderen starken Escort-Varianten Ausschau gehalten. Bei einem Tuner im Saarland wurden wir fündig: Die Firma Selzer autotechnik aus Saarlouis bringt einen Saugmotor-Escort XR 3 i dank konventioneller Tuning-Maßnahmen auf das Leistungs-niveau des Werks-Turbo. Mit weichem Muskel-Escort fährt man besser?

Die Designer von Ford haben beim Ausschmücken des RS Turbo in die Vollen gegriffen. Kunststoff-Anbauten, wohin das Auge blickt: Front- und Heckspoiler, Seitenschweller und Kotflügelverbreiterungen, Kühlluft-Aussparungen in der Motorhaube sowie Halogen-Fernscheinwerfer ab Werk heben den aufgeladenen Escort schon optisch aus der Masse seiner Brüder heraus. Wohl dem, der's mag — sportlich ausschauen tut der Turbo allemal.

Der aus dem XR 3 i bekannte 1.6 Liter-Einspritzmotor wird durch einen Garrett-Turbolader zwangsgeatmet. Ein Ladeluftkühler redu-

### Selzer-Escort und Escort RS Turbo im Vergleich

	Ford Escort RS Turbo	Selzer-Escort XR 3 i	Ford Escort XR 3 i	VW Golf GTI 16 V
Hubraum [cm <sup>3</sup> ]	1597	1597	1597	1781
max. Motorleistung [kW/PS] bei [t/min]	97/132	94/129	77/105	102/139
max. Drehmoment [Nm] bei [t/min]	180	150	138	168
Höchstgeschw. [km/h]	205	196	190	206
Beschleunigung [s] von 0—100 km/h	8,6	8,5	11,0	8,5
Preis (DM) ab	27 915 —	36 742 — *	23 620 —	25 595 —

\* — Preis wie Testwagen

ziert die Temperatur der vorkomprimierten Luft, um einen besseren Wirkungsgrad zu erreichen. Mit KE-Jetronic-Einspritzung und Kennfeldzündung versehen, wuchtet das aufgeladene Triebwerk maximal 180 Newtonmeter auf die Kurbelwelle — erfreulicherweise schon bei zaghaften 2750 Touren!

Das „Turbo-Loch“, also mangelhaftes Ansprechverhalten im unteren Drehzahlbereich, ist somit gut gestopft, der Motor hängt schön am Gas und befördert den Werks-Escort in 8,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 Stunden-

kilometer. Damit steht er einem Golf GTI 16 V kaum nach (siehe Tabelle), in Sachen Spitze zieht er mit 206 km/h sogar genau gleich. Nur das Aerodynamik-Wunder Kadett GSi geht mit über 210 Sachen noch besser und bleibt klar Klassenprimus.

Braucht sich der Turbo-Escort in punkto Leistung nicht zu schämen, so hinkt er auf dem Fahrwerks-Sektor im Vergleich zu Golf und Kadett wie eh und je hinterher. Kurven aller Art steckt der Fronttriebler zwar locker weg — im Grenzbereich leicht unter-



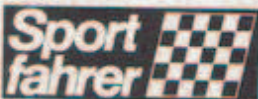
ster Lastwechsel-Reaktion eine neue Fahrwerks-Geometrie überarbeitete Stabilisator-Querlenker vorn wurden die Antriebs-Einflüsse. Nachschlecht ist jedoch der Auslauf. Ein spürbares lenkverhalten der Hinterräder fordert stets volle Konzentration des Fahrers und läßt sich Autobahn-Touren weniglich ausfallen.

Genau in diesem Punkt die Tuner aus Saarlouis: Firmenchefs Dieter Selz Siegfried Schimanski sam-

# Großes Japan-Spezial

Was bringen die Japaner demnächst auf den Markt?

**ALPINA BMW C1** gegen **AFM Mercedes**, wer ist besser? **Porsche 944 S** und **Lotus Excel** im direkten Vergleich. Alle **Deutschen Meister** in Wort und Bild. **Alfa Stradale**, Klassik die das Herz begehrt. **Tom's Toyota**, ein Besuch beim Gruppe C-Team. **Sport aktuell**: Rallye Köln-Ahrweiler.



Ein Motor-Magazin voll technischer Abenteuer

62 12/86



Den nächsten Sportfahrer gibt's ab Mittwoch, den 26. November 1986.

**67**  
Holen Sie sich den Sportfahrer bei Ihrem Zeitschriften-Händler



...enlang reichlich Erfahrung als Fahrer und Teamchef auf allen Rennstrecken Deutschlands. Sie haben ein feines Händchen für die Abstimmung schneller Autos. Im umgebauten Escort XR 3i schlägt den Werks-Turbo in der Disziplin Fahrverhalten um Längen. Korrigierte Spurwerte an Vorder- und Hinterachse, Sport-Stopdämpfer der Firma Koni sowie härtere Federn machen's möglich. Obwohl mit dicken 220er Michelin-TRX-Pneus auf Rial-Leichtmetallschalen versehen, läuft der Selzer-Escort manierlich geradeaus

und läßt sich auch durch Querrillen- und Fahrtrahnmarkierungen kaum irritieren. Ums Eck fitzt der Wagen neutral wie ein Kart, und die erreichbaren Geschwindigkeiten legen nahe, den Grenzbereich auf abgesperrter Strecke zu erforschen. Klar, daß das um 30 Millimeter tiefergelegte Gefährt nicht über Bodenwellen swingt wie eine Ente von Citroën — sportliche Fahrer mögen jedoch mit dem Rest-Komfort zu recht kommen. Störend sind aber allemal die hohen Lenkkräfte beim Rangieren, dicke Reifen fordern halt Kraft. Auch äußerlich zeigt Selzers XR 3i Muskeln, dagegen wirkt der Werks-Turbo bieder wie ein Kloster-Mönch. Wobei man dem getunten Ford eine Portion rauhebeigen Charms nicht absprechen kann. Kotflügelverbreiterungen, Seitenschweller, ein Frontspoiler und ein mächtiger Heckflügel, der beim Zuschlagen der Kofferraumklappe lässig vor sich hin wippt, sind gediegen und präzise aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GK) gefertigt und passen zum Charakter

des Escort. Der weit hinabreichende Frontspoiler bringt sogar Tempo: Um die vier Stundenkilometer laut Messungen des TÜV. Damit gleicht er den Nachteil des höheren Luft- und Rollwiderstandes zum Teil aus. Für weiteren Extra-Dampf sorgt konventionelles Motortuning. Dank einer scharfen Nockenwelle, bearbeiteter Ventile, feingeschliffener Kanäle, leicht erhöhter Verdichtung und Änderungen am Auspuff bringt das ursprünglich 105 PS-stärke XR 3i-Triebwerk 24 Pferdestärken mehr auf die Beine: Mit 129 PS wird zur Jagd auf den Turbo geblasen. Die Hatz ist nur zum Teil erfolgreich. Hängt der gedoppte Sauger auch willig am Gas und zeigt sich in jeder Beziehung alltagstauglich, so fehlt ihm im Bereich, teils bedingt durch's Breiten-Wachstum, der Biss. Beim Spurt aus dem Stand auf Tempo Hundert hält er noch gut mit, dann fährt der Turbo davon, um in der Spitze glatt zehn Stundenkilometer schneller zu laufen. Wer einen XR 3i nur zum Motor-Umbau zu Selzer schickt, zahlt zwar insgesamt rund 500 Mark weniger als für den Turbo, muß aber auch auf dessen Serien-Ausrüstung (Leichtmetall-Felgen, getönte Scheiben etc.) verzichten und hat letztlich immer noch weniger Dampf. Eine gute Kombination: Werks-Turbo mit Selzer-Fahrwerk. Ein dicker Minuspunkt: Beide Muskel-Motorversionen sind nicht mit umweltfreundlichem Katalysator zu haben. Dafür haben die schnellen Escort ein Plus ab Werk, das sie erhalten über den Durchschnitt ihrer Klasse hinaushebt. Serienmäßig ist ein mechanisch/hydraulisches Anti-Blockier-System eingebaut,

### Daten und Preise

**Ford Escort RS Turbo**  
**Motor:** Verzylinder Reihenmotor vorne quer eingebaut, Leichtmetall-Zylinderkopf, eine obliegende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, Bohrung x Hub 80,0 x 79,5 mm, Grundverdichtung 8,2:1, Gemischauflösung KE-Jetronic, Garrett-Turbo-lader mit Ladeluft-Kühler.  
**Kraftübertragung:** Antrieb auf die Vorderachse, mechanische Einscheiben-Trockenkupplung, Achsübersetzung 3,82:1.  
**Fahrwerk:** Einzelradaufhängung rundum, vorn mit McPherson-Federbeinen und Querlenkern, hinten Längslenker, Schraubfedern, Stabilisatoren, 5 J x 15-IM-Felgen mit 195/50 VR 15-Bereifung.  
**Lenkung und Bremsen:** Zahnstangenlenkung, vorne invertebrierte Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen.  
**Abmessungen und Gewichte:** Länge x Breite x Höhe 4061 x 1540 x 1358 mm, Leergewicht 965 kg, Tankinhalt 48 Liter.  
**Preis:** Ab 27 915,- Mark.  
**Selzer-Escort XR 3i**  
 Basis Escort XR 3i (105 PS, siehe Nr. 86 S. 75) **DM 23 820,-**  
 Motor-Umbau (Zylinderkopf und Kanäle bearbeitet, 269 Grad-Nockenwelle, modifizierte Ventile und Ventile, mechanische Stoßel, Mehrleistung 24 PS) **DM 3790,-**  
 Fahrwerks-Umbau (Koni-Sportsstoßdämpfer, härtere Federn, 30 Millimeter tiefergelegt, korrigierte Spurwerte incl. Vermessung) **DM 1705,-**  
 Rial-Leichtmetallräder 195 TD 200 mit Michelin TRX-220/45 VR 390 **DM 3975,-**  
 Karosserie-Bausatz (Frontspoiler, Stoßstange, Heckschürze, Kotflügelverbreiterungen mit Schwelblechen, Heckflügel) **DM 2082,-**  
 Montage und Lackierung **DM 1350,-**  
 Koenig-Sportsitz K 110 **DM 790,-**  
 Bezugsstoff und Polsterarbeiten **DM 590,-**  
 Alle Preise incl. MwSt.  
**Anschrift:** Selzer auto-technik, Carl-Zeiss-Str. 21 a, 9620 Saarlouis

das bei Notbremsungen stets volle Kontrollierbarkeit des Mobils gewährleisten soll. Sowas gibt es sonst erst ab drei Preisklassen höher. **Thomas Zwicker**

## Aktuelle Motorsportbücher – Neuerscheinungen 86/87!

**D.L. Scharnagl, Rallye Jahrbuch 1986/87**  
 Rallye-Sport: Faszination auf Schotter und Eis. Die komplette Saison 1986 – Spannung übers ganze Jahr. 176 S., durchg. vierfarbig.  
**Nr. 75153 DM 39,80.**



**Autojahr 34 (86/87)**  
 Der exklusive Bildband enthält das große Sport-Panorama aus allen Bereichen des Automobilsports und viele Beiträge aus der Automobilindustrie, ca. 240 S., ca. 90 Farb- u. 250 s/w-Fotos, Großformat.  
**Nr. 75158 DM 76,-**

**Klein/Bühmann, Der Rallyesport 86/87**  
 Der Spitzenband für Rallye-Enthusiasten. Das Geschehen der nationalen und internationalen Meisterschaften, mit tollen Action-Fotos, ca. 200 Seiten, 150 Farb- u. viele s/w-Fotos, Großformat.  
**Nr. 75156 DM 65,-**

**R. Klein/D. Nye, Das große Buch der Formel 1-Rennwagen**  
 Geschichte – Entwicklung – Technik – Von 1966 bis heute. Alle Wagen, alle Teams seit 1966. Statistik aller Rennen mit Rennverlauf Strecken, Durchsichtzeichnungen u. Konstruktionszeichnungen. Ein tolles Nachschlagewerk. 250 S., 270 Abb., Großformat.  
**Nr. 75157 DM 78,-**

**Niki Lauda, Meine Story**  
 Dreimal Weltmeister, 25-facher GP-Sieger. Ein Buch aus beruflicher Feder über den faszinierendsten Sport der Welt. 280 S., 32 Farbbilder u. 100 s/w-Fotos.  
**Nr. 75152 DM 39,80**

**A. Schlang, Grand Prix 1986**  
 Die Rennen zur Formel 1 WM in Wort und Bild. Fahrer, Wagen, Teams, Motoren, ca. 140 S., mit 200 Abb.  
**Nr. 75155 DM 46,-**

**H. Prüller, Grand Prix Story '86**  
 Die packende Schilderung der Formel 1 WM-Saison von einem der profiliertesten Kenner der GP-Szene. 304 S., mit 32 Bildseiten.  
**Nr. 75154 DM 39,80**

### Coupon GILDEBUCHDIENST & Autobuch

Bitte liefern Sie mir sofort

Expl. Nr.	Preis
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

per Rechnung  mit beilieg. Scheck

Name \_\_\_\_\_  
 Straße \_\_\_\_\_  
 PLZ, Ort \_\_\_\_\_  
 Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

**GILDEBUCHDIENST** r/12/86  
 Tel. 0 51 81/80 04 62  
 Postfach 1480 - D-3220 Aifeld