

# ADAC motorwelt

7 Autos und  
viele neue Prämien  
im Mitgliederwettbewerb

B 2706 EX 10  
Oktober 1980

Das Milliarden-Ding:

## Was taugt der neue Escort wirklich?



Erste Hilfe:

## So hilflos sind die Autofahrer bei einem Unfall

ADAC-Test:

## Die besten Reifen für den Winter

ADAC Verlag GmbH · 8 München 70 · Postfach 70 00 86  
Postvertriebsstück  
0608756/20/2 / 9307  
BIENERT LOTHAR  
SEEHOFSTR. 39  
1000 BERLIN 37

# Der neue Escort: Gut,



Zweifarbige Ghia-Armaturentafel mit serienmäßigem Drehzahlmesser, 4-Speichen-Lenkrad auch in der GL-Version.



In der 4türigen Version, hier ein »L«, hat der Escort ein drittes Seitenfenster und wirkt gestreckter als der Zweitürer. Der Seitenstreifen ist nur Optik und erst ab GL eine echte Schutzleiste.



Escort XR3: die großen Heckspoiler bringen soll.

# aber nicht perfekt

Über 2 Milliarden DM hat Ford in die Entwicklung des neuen Escort gesteckt. Heraus kam ein gutes Auto. Aber ein paar Dinge sind noch nicht auf dem letzten Stand.



sportliche Variante, die u. a. mit einem *ler* noch bessere Aerodynamik (Cw 0,375) Die Leichtmetallfelgen sind serienmäßig.



XR3-Interieur mit gestreiften, gut geformten Sportsitzen und einem dick gepolsterten, sehr kleinen Lenkrad.

**ADAC**  
Auto-Test

Seit bei Ford die Verkaufszahlen für große Autos stark rückläufig sind und allein der Fiesta als modern konzipiertes und wirtschaftliches Auto für guten Absatz sorgt, wird den Kölnern sicher nicht ganz zu Unrecht verfehlte Modellpolitik vorgeworfen. Schlimmer noch: Wenn der neue Escort kein Hammer wird, so raunt man sich in der Branche zu, dann könne Ford einpacken.

Ford-Chef Peter Weiher mag solches gar nicht gerne hören. »Wir sind schon 1973/74 von einer Änderung des Käuferverhaltens ausgegangen«, so Weiher, »und haben nach dem Fiesta nicht etwa massiv in große Autos investiert, sondern alle verfügbaren finanziellen Kräfte auf den neuen Escort konzentriert.«

Nun, der Escort kommt erst jetzt, und damit fraglos sehr spät. Hätte Ford früher mit ihm angefangen und ihn bereits vor einem Jahr auf den Markt gebracht, dann hätten die Kölner heute wahrscheinlich ein paar Sorgen weniger.

Auf jeden Fall besitzen sie jetzt auch in der von VW Golf und Opel Kadett beherrschten Klasse ein Auto, das mit Frontantrieb und Hecktür jene Merkmale bietet, die bereits klassenüblich und nicht erst seit heute gefragt sind. Ein Auto, von dem Ford-Chef Peter Weiher glaubt, daß es zwar »kein Wunderauto, aber doch ein sehr modernes« ist, für Ford eine Trendwende und ein Signal zum Aufbruch bedeute.

Wirft man einen Blick auf die Entwicklungsgeschichte, dann muß man annehmen, daß sich die Ford-Leute für ihr jüngstes Kind mächtig ins Zeug gelegt haben. Hier nur ein paar Auszüge aus dem Milliarden-Projekt:

- Über eine Datenbrücke zum Hochgeschwindigkeits-Computer »Cyber 176« in der amerikanischen Ford-Zentrale Dearborn wurden komplizierte Berechnungen der Karosserie durchgeführt, darunter eine Gleichung mit 15 000 Unbekannten.

- Die Karosserie wird mit Zincro-Metallen, Zinkphosphat-Schichten, Kataphore-

Fortsetzung auf Seite 30

Fotos: Wilhelm Döberl

Fortsetzung von Seite 27  
se- und Elektrophorese-Lak-  
kierungen, versiegelten Tür-  
Bördelkanten und ausge-  
schäumten Hohlräumen ge-  
gen Rost geschützt.

● 40 Schloßkonstruktionen  
wurden getestet, bis der Es-  
cort sein jetziges Türschloß  
mit 1000 verschiedenen  
Schlüsselkombinationen er-  
hielt.

● 2000 Versuchsmotoren  
mußten 16 Millionen km ab-  
spulen.

● 39 Prototypen wurden ge-  
baut, 17 »Zwitter« (Fiesta mit  
Escort-Technik) und 52 Ver-  
suchswagen für Detailtests  
eingesetzt.

● 20 Prototypen wurden ge-  
crasht. Ergebnis: Der Escort  
soll so gut knittern wie ein  
großer Granada.

Nun, das ist natürlich alles  
gut und schön und vor allem  
sehr teuer. Aber auch die  
Konkurrenz schläft nicht,  
und letztlich kommt es dar-  
auf an, was am Ende des  
Fließbandes auf die Straße  
rollt. Was kann der neue  
Ford wirklich?

Zuerst einmal bringt er  
eine eigenwillige Optik mit.  
Abgesehen von der Aller-  
welts-Front, einer Mischung  
aus Fiesta und Kadett, hat er  
mit einer leicht ansteigenden  
Keilform und dem markanten  
Heck eine eigene Note, die  
ihn klar als »den Escort«  
kennzeichnet, und nicht im  
allgemeinen Einheitslook  
untergehen läßt. Wichtiger  
aber: Wie windschlüpfig ist

### Klassenbesten im Windkanal?

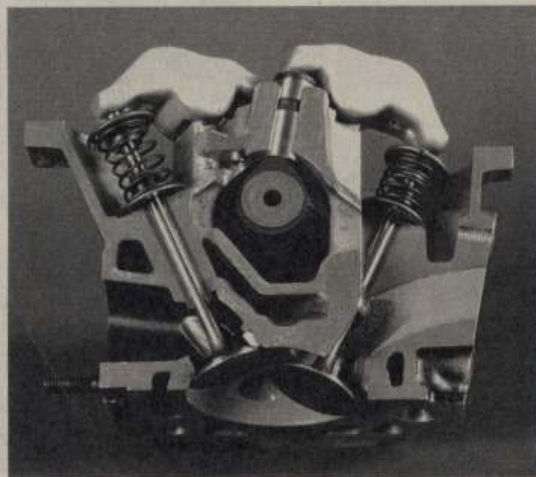
die Karosse? Ford: »Mit  
einem Cw-Wert von 0,385 hat  
der Escort den geringsten  
Luftwiderstand in seiner  
Klasse.« Ein Wert, dem man  
Glauben schenken darf,  
denn er wurde nicht nur bei  
Ford in Köln, sondern auch  
im Wolfsburger VW-Wind-  
kanal gemessen. Ein Wert  
aber auch, den die Konkur-  
renz, so behauptet sie wenig-  
stens, locker unterbietet: Ci-  
troën spricht beim GS von ei-  
nem Cw-Wert von 0,318. Sty-  
ling-Chef Uwe Bahnsen von  
Ford: »Der französische  
Windkanal hat Mängel.«

Besonderes Augenmerk  
legten die Ford-Aerodynami-  
ker dabei auf das Heck des  
Escort. Ähnlich wie beim To-  
yota Corolla Liftback oder  
Volvo 343 hat der Escort

## »...kein Wunderauto gebaut, aber ein sehr modernes« (Ford).



Einheitlich: 220 km/h-Tacho für alle Modelle. Unsinnig:  
eine dritte Lenkrad-Variante (hier für Basis und L).



Alu-Zylinderkopf im Schnitt: Halbkugel-Brennraum. Hydrau-  
lische Stößel erübrigen eine Ventilaachstellung.

trotz Schrägheck und Heck-  
tür einen kleinen Stufen-  
heckansatz. Aero-Heck nennt  
Ford den Stummel, der nicht  
nur den Vorteil hat, daß man  
beim Rückwärtsfahren die  
Abschlußkante der Karosse-  
rie als Peilhilfe im Blickfeld  
hat, sondern der auch so ge-  
formt ist, daß die Heckschei-  
be auch ohne Wischer  
schmutzfrei bleiben soll.  
Dennoch bietet Ford für  
einen nicht gerade geringen  
Aufpreis von 228 DM eine  
Heckwischwaschanlage an,

um die Scheibe auch bei  
sehr langsamer Fahrt von  
Regen und Schnee freihal-  
ten zu können.

Der Escort ist 4 Meter  
lang (Kadett: 3,99 m; Golf:  
3,81 m), und bei diesem Maß  
überrascht es nicht, wenn  
auf den hinteren Plätzen  
mehr Raum als im Golf und  
gleichviel wie im Kadett zur  
Verfügung steht. Ein geräu-  
miges Auto also, und auch  
das Gepäckabteil bietet kei-  
nen Anlaß zur Klage: Nach  
VDA-Norm gemessen passen

bis zur Unterkante der Sei-  
tenscheiben 360 Liter hinein,  
und bei umgelegter Rück-  
bank 720 Liter. Zum Ver-  
gleich: der Kadett schluckt  
390 bzw. 710 Liter, der Golf  
320 bzw. 570 Liter.

Der Ein- und Ausstieg  
klappt einwandfrei, und beim  
Zweitürer läßt eine sinnvolle  
Konstruktion die untere  
Gurtbefestigung nicht zur  
Fußangel werden, wenn man  
nach hinten einsteigt. Der  
Gurt rutscht auf einem im  
Fußraum angebrachten Bü-  
gel immer in die richtige Po-  
sition.

Die vorderen Sitze sind gut  
geformt, die Kopfstützen se-

### Motoren: Dreh- freudig und ruhig

hen ähnlich aus wie in einem  
Saab oder Volvo und sind als  
offene Rahmen mit »Durch-  
blick« konstruiert. Auf  
Wunsch können die Löcher  
bei den L- und GL-Modellen  
mit Polstern (Aufpreis 62  
DM) verkleidet werden.

Das Armaturenbrett des  
neuen Escort präsentiert  
sich groß und übersichtlich,  
und wenn es, wie in den GL-  
Versionen, zweifarbig unter-  
teilt ist, dann glaubt man,  
in einem Opel zu sitzen. Macht  
nichts, Hauptsache es ist  
funktionell, und das ist es.  
Gegen Aufpreis (72 DM) sind  
zwei kleine, sogenannte Eco-  
no-Warnleuchten im Tacho  
erhältlich, die dem Fahrer  
eine möglichst wirtschaftliche  
Fahrweise signalisieren.

Mit welchen Spritverbrä-  
uchen in etwa zu rechnen ist,  
darüber gibt die Tabelle der  
DIN-Werte auf Seite 49 Aus-  
kunft. Den ADAC-Ver-  
brauchsmessungen, die bei  
unserm ersten Test noch  
nicht durchgeführt werden  
konnten, wird der Escort in  
Kürze unterzogen.

Die neuen Motoren ma-  
chen auf Antrieb einen guten  
Eindruck. Sie sind drehfreu-  
dig, laufen vibrationsarm und  
bis auf die Höchstdrehzahl-  
bereiche angenehm ruhig.  
Vor allem der 1,3-Liter-Motor  
gefällt uns sehr gut: er ist  
temperamentvoll und summt  
geschmeidig los, vergleich-  
bar etwa mit dem jetzt wieder  
erhältlichen 70-PS-Golf-Mo-  
tor, und etwas kultivierter als  
der Kadett-Motor. Ab 1,3 Li-  
ter Hubraum haben die Es-  
cort-Motoren eine elektroni-

Fortsetzung auf Seite 48

Fortsetzung von Seite 30  
sche Zündung ohne Unterbrecher.

Ford-Schaltungen gaben bisher noch nie Anlaß zur Kritik, und auch über die Schaltarbeit im Escort läßt sich nur Gutes sagen. Leichtgängig und exakt lassen sich die Gänge wechseln, störende Einflüsse vom Frontantrieb sind nicht feststellbar.

Auch die Lenkung blieb weitgehend von solchen An-

### XR3: Ein kerniger Ford-Sportler

triebseinflüssen verschont und verlangt keine unnötigen Kraftakte. Beim sportlich getrimmten XR3, dem stärksten Escort, der als Konkurrent des VW GTI antritt, bleibt jedoch kein Zweifel, daß knapp 100 PS an der Vorderachse ziehen. Der XR3 läßt sich deutlich schwerer als die übrigen Escort-Modelle (und auch schwerer als der GTI) lenken, was nicht zuletzt an den (serienmäßigen) breiten 185/60er-Reifen und einem sehr

## Das ist der Escort Kombi. Ein Transporter wird folgen.



Der Kombi (Turnier) ist nur 3türlich lieferbar und kostet zwischen 12 300 (Basis) und 14 880 DM (GL).

klein geratenen Lenkrad liegt. Kenner des alten Escort RS werden sich dagegen gleich wieder wie zu Hause fühlen: Der XR3 hat die etwas steife Knackigkeit des RS behalten, ist aber mit seinem serienmäßigen Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer-

Fahrwerk deutlich komfortabler ausgelegt als der alte Ford-Sportler. Und er verlangt dank Frontantriebnaturgemäß weniger fahrerisches Können.

Überhaupt kann man die bisherigen Escort-Fahreigenschaften völlig vergessen.

Der Neue trampelt auf unebenen Fahrbahnen weder mit der Hinterachse, noch bricht er auf glattem oder losem Untergrund mit dem Heck aus. Der Frontantrieb zieht ihn schön neutral durch die Kurven und läßt sich auch von Lastwechseln (plötzliches Gaswegnehmen in der Kurve) nicht beeindrucken. Ein sicheres Fahrwerk. Und auch ein komfortables, das mit Einzelradaufhängung an der Hinterachse doch recht aufwendig konstruiert wurde.

Insgesamt ein gutes Auto also, das zeigen auch die Testnoten auf Seite 49. Aber trotz zweifellos guter Seiten des Escort, wie

- gute Aerodynamik
  - geräumiger Innenraum
  - wartungsfreundliche Konstruktion im Detail
  - gute Fahreigenschaften und guter Komfort
- kann man mit dem Milliarden-Ding nicht rundum zufrieden sein:
- Statt zeitgemäßer, großer Kunststoff-Prallflächen hat der Escort pimpelige Stoßstangen nach alter Machart

Technische Daten	1.1	1.1	1.3	1.6	1.6
Hubraum cm <sup>3</sup>	1087	1087	1271	1567	1567
Leistung kW (PS)	40 (55)	43 (59)	51 (69)	58 (79)	71 (96)
Beschleunigung 0-100 km/h s	15,8	14,9	12,8	11,0	9,7
Höchstgeschwindigkeit km/h	146	149	157	167	182
DIN-Verbrauch	Normal	Super	Super	Super	Super
Stadt/90/120 km/h l/100 km	9,0/6,1/8,0	9,2/6,4/8,1	9,3/6,0/7,7	9,2/6,4/8,2	10,2/6,9/8,9
DIN-Durchschnitt	7,7	7,9	7,7	7,9	8,7

(die sogar direkt am Karosserieblech befestigt sind), und auch seitliche Stoßflächen sucht man vergebens. Sicher sind solche Dinge aber schon längst als zukünftiges »Modellpflege-Projekt« eingeplant...

● Statt reparaturfreundlicher, verschraubter Kotflügel hat der Escort verschweißte Bleche, was Ford mit dem Hinweis auf Erfordernisse beim Leichtbau der Karosserie kommentiert.

● Von Leichtbau kann jedoch keine Rede sein, denn der Escort ist schwerer als der Golf (Beispiel: Der Golf GLS wiegt 2türlich 780 kg, der Escort 1,6 GL 865 kg).

● Die Gurtschlösser sind nicht am Sitz befestigt.

● Die Kopfstützen sind nicht in der Höhe verstellbar.

● Die modernste Version des variablen Gepäckraums – eine geteilte Rückbank – wird nicht angeboten.

● Im Escort-Programm fehlt ein Drehzahl und Verbrauch senkendes 5-Gang-Getriebe.

● Ebenfalls vermißt man einen Dieselmotor.

### Modellsalat mit 42 Varianten

● Statt ein paar komplett ausgestattete Modelle anzubieten, läßt Ford dem Käufer die fragwürdige Wahl zwischen 42 Escort-Varianten, »die mit zahlreichen Einzel-Extras noch individueller gestaltet werden können« (Ford).

● Beim Basis-Escort fehlen u. a. Beifahrer-Haltegriffe, abblendbarer Innenspiegel und Kofferraum-Abdeckung. Halogen-Hauptscheinwerfer gibt es erst ab Escort Ghia oder als Einzelextra oder in einem »Touring-Paket«.

Angesichts des Typen-Wirrwarrs ersparen Sie uns bitte eine detaillierte Preisübersicht. Nur soviel sei gesagt: Die Escort-Preise liegen ziemlich genau zwischen Golf und Kadett (mit Hecktür), der billigste Escort kostet 11 295 DM, der teuerste der luxuriösen, ein Ghia, ist 15 665 DM und der XR3 16 800 DM teuer. Ein 1,3 L für 12 745 DM (4 Türen kosten 605 DM mehr) ist ein Auto, mit dem man zufrieden

### Das Testergebnis 1.3

Karosserie	+
Kofferraum	+
Innenraum	+
Bedienung, Sicht	+
Sicherheit	+
Motor, Getriebe, Fahrleistung	+
Verbrauch, Tank	+
Fahrverhalten	+
Fahrkomfort	+
Heizung, Lüftung	+

++ sehr gut, + gut, 0 zufriedenstellend, - mangelhaft, — sehr mangelhaft

sein kann, und wer es gern etwas aufwendiger hat, muß 1000 DM mehr für den GL hinlegen, der u. a. auch ein Warnleuchtensystem für abgenutzte Bremsbeläge und sämtliche Flüssigkeitsstände aufzuweisen hat.

Insgesamt kann man mit Fords Milliarden-Ding nicht völlig zufrieden sein, denn die Chance, ein rundherum zeitgemäßes Auto auf die Beine zu stellen, wurde nicht ganz genutzt.

J. G. STRATMANN