



Es gehört zum guten Ton eines Automobil-Unternehmens, eine Modellreihe nach unten und nach oben zu vervollständigen. So schlägt die Geburtsstunde preiswerter Sparmobile, aber auch sportlich präparierter Fließbandware. Dieser Tradition ist Ford schon immer gern gefolgt, vor allem in Richtung Sport. Auch vom Modell der unteren Mittelklasse, dem Escort, wußten Händler der Marke sportliche Botschaften zu verbreiten: Den Escort gibt es in der relativ zahmen XR 3i-Verfassung und darüber bislang auch als RS 1600i.

Von diesem Über-Escort setzte Ford immerhin 17 000 Einheiten ab, eine Vorgabe, die der RS 1600i-Nachfolger Escort RS Turbo nicht zu erfüllen braucht. Den aufgeladenen Escort will Ford nur in einer Auflage von 5000 Stück unters Autovolk bringen.

Den Turbo-Escort in Turnhosen zu stecken, ist Aufgabe großflächiger Spoiler am Bug und achtern, plus der mittlerweile für Sportmobile üblichen Kotflügelverbreiterungen und Schwellerleisten. Der sportive Eindruck des RS wird auch am Laufwerk unterstrichen: 195er-Niederquerschnittreifen umspannen sechs Zoll breite Leichtmetall-Felgen.

Fotos: Seufert

Im Innenraum vermerkt der RS-Lenker, daß er für höhere Aufgaben in Kurven gut gewappnet ist: Recaro-Sportsitze geben der Front-Besatzung guten Halt, das Lenkrad ist knapp dimensioniert und mit einem griffigen Überzug versehen.

Weitere Insignien sportlicher Pracht fehlen im RS-Interieur. Dies gereicht dem Wagen aber nicht zum Nachteil, denn mit der Alltags-Tapete stellt Ford sicher, daß man sich auch ohne Nomex-Anzug und Rennschuhe im RS zu Hause fühlen kann. Das Instrumentenbord wirkt aufgeräumt und nicht

# Drive and Fly

**Test Ford Escort RS Turbo** Verwegener Versuch, den Escort mit 132 Turbo-PS zu beflügeln.

überladen – Ford verzichtete sogar auf eine Ladedruck-Anzeige.

Die in dezemtem Grau gehaltene Turbo-Kabine ist sehr solide eingerichtet und verdeutlicht mit üblichen Komfort-Details wie elektrischen Fensterhebern



## Vorzüge

- Hohe Fahrleistungen
- Gute Ausstattung
- Gediegene Verarbeitung

## Nachteile

- Schwergängige Lenkung
- Mäßiger Fahrkomfort
- Unsichere Fahreigenschaften
- Schmales Motorleistungsband
- Hoher Verbrauch

## Mängel am Testwagen

- keine

oder einem Glasdach, daß sich hier ein ehemaliger Wagen der unteren Mittelklasse bemüht, Karriere ein paar Stockwerke höher zu machen.

Den Zutritt zu feineren Automobilkreisen versucht der RS aber auch mit außergewöhnlicher Leistung zu meistern: 132 PS (97 kW) ab Fließband gab's bis dato noch kaum in dieser Fahrzeug-Kategorie – vor allen Dingen nicht aus 1600 cm³ Hubraum. Realisiert wird das RS-Temperament von einem modernen Vierzylindermotor mit obenliegender Nockenwelle, den ein Garrett T3-Abgasturbolader unter Druck setzt. Um das Triebwerk gruppieren sich die feinsten technischen Organe, die es im Turbo-Lager zur



**Turbo für den Sport: Der RS ist Basis für einen Ford-Rallyepokal**



**Gediegenheit vor Show-Effekten: RS-Interieur mit Recaro-Sitzen**

Zeit gibt: elektronische Kennfeld-Zündung, Bosch KE-Electronic, Klopfregelung und Ladeluftkühler.

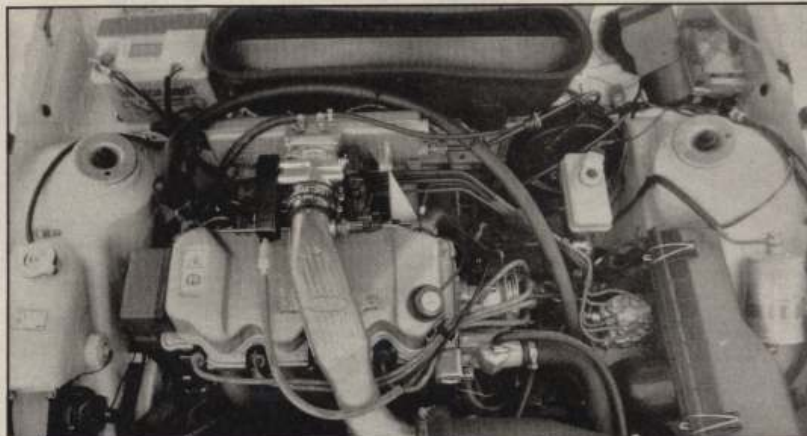
Diese aufwendigen Zutaten stehen aber im krassen Gegensatz zu der Art und Weise, wie der Escort Turbo seine Leistung freisetzt. Von Turbo-Kultur, wie sie neuzeitliche Lader-Autos mittlerweile aufweisen, keine Spur: Wo andernorts schon maximaler Ladedruck ansteht, ringt der Escort RS-Lader noch nach Abgasen; unter 3500/min Motordrehzahl denkt die Escort-Turbine nicht ans Aufladen. >

## Test Ford Escort RS Turbo

Als gälte es, verlorenen Boden gutzumachen, bläst der Lader aber 500/min höher zum Frontalangriff auf die Kolbenböden. Der Leistungseinsatz beginnt bei knapp 4000/min und ist eindeutig von Übereifer geprägt: zu viel auf einmal.

Der RS-Kraftakt währt bis an den roten Bereich, der bei 6300/min beginnt – und ginge mit dem sehr drehfreudigen Triebwerk wohl locker darüber hinaus, würden nicht Zündung und Benzinrationierung die Bremse ziehen. Der RS-Drehzahlbegrenzer schlägt unvermittelt und ruppig zu: In allen Gängen hängt der Fahrer urplötzlich in den Gurten, wenn die Drehzahlstopper den Anker werfen.

Das schmale Band, auf dem der Lader den Motor bei Laune hält, fordert zum häufigen Ge-



Der RS-Motor ist ein kräftiger Geselle, lebt aber von hohen Drehzahlen und zuviel Treibstoff

brauch des sportlich eingestuft Fünfgang-Getriebes auf. Die RS-Schaltung kommt diesem Anspruch mit kurzen und in allen Ebenen präzisen Schaltwegen entgegen.

Der Weg der Escort-Kraftverteilung wurde vor fünf Jahren

von Heck- auf Frontantrieb umgeleitet. Eine Umstellung, die im Fall des RS Turbo vor allem Traktionsprobleme aufwirft. Zumindest in den ersten beiden Gängen hat der RS große Mühe, seine Leistung auf die Straße zu übertragen: Die Vorderräder drehen hem-

mungslos durch, bei nasser Fahrbahn ist Schlupf gar noch in der vierten Fahrstufe spürbar. Zudem bringen die häufig durchdrehenden Räder den Turbo leicht vom rechten Weg ab – beim vollen Beschleunigen zuckt der Wagen auf Zickzack-Kurs.

## Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Ford Escort Turbo RS	Fiat Ritmo Abarth 130 TC	Mitsubishi Colt Turbo	Opel Kadett GSI	Toyota Corolla GT	VW Golf GTI	
Hubraum	cm <sup>3</sup> 1597	1995	1598	1796	1587	1781	
Leistung	kW (PS) bei 1/min 6000	96 (130) 5900	92 (125) 5500	85 (115) 5800	91 (124) 6600	82 (112) 5500	
Testverbrauch	L/100 km	12,7 S	11,8 S	11,7 S	9,7 S	10,8 S	9,5 S
Preis	DM	27 850,-	22 150,-	21 300,-	22 065,-	20 490,-	22 230,-
Beschleunigung	in s						
0-60 km/h	4,1	4,3	4,0	4,3	4,2	4,2	
0-80 km/h	5,9	6,0	6,1	6,5	6,3	6,3	
0-100 km/h	8,7	8,8	8,8	9,9	9,4	9,4	
0-120 km/h	11,8	12,2	12,5	13,9	13,4	13,6	
0-140 km/h	17,1	17,2	18,0	19,9	19,9	20,0	
0-160 km/h	23,6	24,3	26,5	29,3	29,9	32,6	
1 km mit steh. Start	30,0	30,0	30,4	31,4	31,2	31,3	
Höchstgeschwindigkeit	(V. Gang) km/h	(V. Gang) 196	(V. Gang) 192	(V. Gang) 201	(V. Gang) 198	(V. Gang) 190	

Von der Lenkung darf der Fahrer wenig Lebenshilfe erwarten. Von Haus aus sehr schwergängig, versteift sich das RS-Ruder unter den Antriebseinflüssen und erlaubt nur grobe Korrekturen. Ohnehin ist die Turbo-Lenkung ein Fall für sich: In der Mittellage noch

leidlich zu definieren, läßt sie in Kurven das nötige Gefühl vermissen. So biegt der RS eigentlich immer zackiger in Kurven ein, als es deren Radius und die Hand des Fahrers verlangen.

Solange es geradeaus geht, hat man den RS Turbo aber ordent-

lich im Griff. Auf kurvenreicher Strecke und bei schlechten Straßen wird hingegen klar, daß das RS-Fahrwerk von Männern abgestimmt wurde, die unserer Zeit noch das eine oder andere Abenteuer lassen wollen. Die straffen Federn mit etwas zu weichen Dämpfern wären noch

erträglich. Nicht aber, daß der RS vorne und hinten nicht weiß, wie ein anständiger Fronttriebler sich zu benehmen hat: Untersteuern schlägt ruckartig in Übersteuern um – zumal bei Lastwechseln, – und über holprigem Asphalt haben selten alle vier Räder Bodenkontakt.

Diesen springenden und schlingenden Wagen unter Kontrolle zu halten, erfordert fahrerische Routine oder den Gleichmut, es bei solchen Gelegenheiten eben etwas langsamer angehen zu lassen. Trost oder nicht: Auf glattem Asphalt-Parkett läßt sich der Turbo-Escort zum Ausgleich zügig bewegen.

Ohnehin entstand die stärkste Escort-Version unter der Parole: Es lebe der Sport. Denn mit der 5000 Einheiten großen Turbo-Flottille überwindet Ford die sportgesetzliche Hürde zur Homologation in der Tourenwagen-Meisterschaft der Gruppe A. Und dort ist Turbo-Power durch nichts zu ersetzen. hpl