



50 Jahre Ford Escort: über Hundeknochen, Brenda, Erika, Flair und Fun

- Escort I: Ein stimmiges Produkt, das überzeugte und gefiel
- Escort II: „Ausgereifte Technik statt riskanter Experimente – konstruiert in Köln, nicht in Cologne“
- Escort III: Der neue Klassenstandard mit Frontantrieb und Quermotor
- Escort IV: Facelift plus Feinschliff – wie aus einem guten Auto ein noch besseres wurde
- Escort V: In Länge und Breite leicht, beim Radstand kräftig zugelegt
- Escort VI: Das Konzept 16V
- Escort VII: Limousine und Turnier kosten das gleiche Geld
- Der Escort im Motorsport: kein Ford-Fahrzeug war erfolgreicher auf Renn- und Rallyepisten

KÖLN, 26. März 2018 – Als der Ford Escort im August 1968 in Deutschland auf den Markt kam, wurde der Debütant angesichts seiner Front von den Autofahrern liebevoll „Hundeknochen“ getauft – der Start einer bemerkenswerten automobilen Erfolgsgeschichte, die nach insgesamt 30 Jahren und sieben Escort-Generationen im Jahre 1998 endete, als die Baureihe vom damals neuen Ford Focus abgelöst wurde, den es nun seinerseits bereits seit 20 Jahre gibt und der im Herbst in der vierten Generation auf den Markt kommt. Der Ford Escort feierte auch im Motorsport einen Triumph nach dem anderen – kein Auto in der bisherigen Ford-Geschichte war erfolgreicher auf Renn- und Rallyepisten.

Die 1. Escort-Generation (1968 bis 1974), der „Hundeknochen“: ein echter Familienwagen, aber auch ein sportlicher Flitzer für junge Leute

Sein Erfolg kam nicht von ungefähr: Die funktionelle Schönheit der gelungenen Karosserie machten den Escort zum Verkaufsschlager in England und auf den Exportmärkten, konnte Ford im August 1968 – also vor 50 Jahren – zur Einführung der ersten Escort-Generation in Deutschland verkünden. Die Fahrzeuge kamen aus dem britischen Werk in Halewood, im Juni 1968 – knapp fünf Monate nach der Markteinführung auf der Insel – lief dort bereits das 100.000ste Exemplar der neuen Baureihe vom Band. Im Januar 1970 nahm dann das deutsche Ford-Werk in Saarlouis/Saarland die Produktion auf. Der angesichts seiner Front vom

autofahrenden Volk liebevoll „Hundeknochen“ getaufte Debütant hatte sich in der Tat binnen kürzester Zeit zu einem Bestseller entwickelt, zu einem „stimmigen“ Produkt, das überzeugte und gefiel.

Mit einem neuen, den deutschen Verhältnissen angepassten Escort kommen die Kölner Ford-Werke jetzt auf den deutschen Markt, verlautbarte das Unternehmen im August 1968 und räumte zugleich jegliche Zweifel daran aus, dass sich mit einem derart vernünftigen Auto die Freude am Fahren wirklich ausleben ließe. Wer mehr will als die normale Leistung des Escort 1100 mit dem 40-PS-Vierzylinder-Reihenmotor, der kann seinem Escort zusätzlich „Beine machen“. Das Motorenangebot reicht über den 1100 S mit 45 PS und den Escort 1300 mit 48 oder 52 PS bis zum Escort GT, den 64 PS zum flotten Ampel-Starter und zuverlässigen Dauersprinter machen. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt er in 13,5 Sekunden, seine Höchstgeschwindigkeit: mehr als 150 km/h!

Rückkehr an die Wiege der ersten in Deutschland gebauten Ford-Modelle

Es ist seit langer Zeit das erste Mal wieder, dass in Berlin eine Autopremiere stattfindet, hieß es in dem einleitenden Presse-Statement, mit dem Ford am 27. August 1968 ausländische und deutsche Journalisten im Berlin-Hilton (Westberlin) begrüßte. Rund 300 Medienvertreter waren geladen, die Modellpalette für das Jahr 1969 – darunter den neuen Escort – kennenzulernen und auf der „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße“, der traditionsreichen Avus, zu testen. Mit dabei war auch ein Twin-Cam im Rallye-Trim, um die Vielseitigkeit der neuen Ford Escort-Baureihe zu demonstrieren,

Warum war die Wahl auf Berlin gefallen? Nun, zunächst liegt Berlin als eines der meistfrequentierten Luftfahrtziele Europas nicht weniger zentral als andere Orte. Weiterhin ist Berlin nach Bevölkerungszahl, Kaufkraft und Industrieproduktion auch heute noch einer der größten Märkte Deutschlands. Schließlich ist Berlin nicht nur die ehemalige Pressemetropole Mitteleuropas, sondern hat auch in unseren Tagen als Zeitungsstadt eine Ausstrahlungskraft, die weit über die Grenzen der Bundesrepublik und Europas hinausreicht. Es waren aber noch weitere Gründe für die Wahl des Veranstaltungsorts bestimmend gewesen: Die Firmengeschichte von Ford ist mit Berlin eng verknüpft. 1925 wurde die Ford-Motor AG in Berlin gegründet. 1926 wurden im Berliner Westhafen eine Montagehalle mit einer Tageskapazität von 50 Fahrzeugen und ein Ersatzteillager errichtet. Erst fünf Jahre später – 1931 – wurde die Produktion in dem neu geschaffenen Werk in Köln aufgenommen. Mit seinem Presseempfang in Berlin kehrt Ford an die Wiege seiner ersten in Deutschland gebauten Wagen zurück.

Der 100 PS starke RS 2000 rückte ab 1973 zum Leitwolf des Escort-Rudels auf

*Der neue Escort sei ein Modell, das allen Ansprüchen an Fahrkomfort, Wirtschaftlichkeit und Sportlichkeit gerecht wird, ein echter Familienwagen, aber auch ein sportlicher Flitzer für junge Leute, ließ Ford die Öffentlichkeit wissen. Mit seinen kompakten, verkehrsgerechten Abmessungen sei er ein Wagen mit eleganter und sportlicher Linie, dessen Türen dennoch breit genug gebaut sind, um auch den Passagieren im Fond bequemen Einstieg zu bieten. Trotzdem ließ man es sich nicht nehmen, der dreitürigen Limousine im September 1969 einen Viertürer – (Slogan: *Jetzt ist der Escort um zwei Türen schöner*) – und eine Kastenwagen-Variante für Gewerbetreibende zur Seite zu stellen.*

Zur Umsetzung des sportlichen Anspruchs, den der Escort bei aller Vernunft auch verkörpern sollte, hatte Ford zwei Vierzylinder-Maschinen in insgesamt fünf Leistungsversionen angeboten: Der Basismotor in Deutschland mit 1,1 Liter Hubraum stand mit 40 und 45 PS im Programm, die größere 1,3-Liter-Version brachte wahlweise 48, 52 und als „GT“ 64 PS sowie als 1300 GT Sport 72 PS (4,5 x 12-Zoll-Felgen) auf die Straße – und zwar über die Hinterräder, wie es seinerzeit auch in der Kompaktklasse noch üblich war. Sämtliche Triebwerke verfügten über eine geschlossene Motordurchlüftung und eine Druckumlaufschmierung mit Öl-

Hauptstromfilter. Die Zündanlage arbeitete bereits mit 12 Volt Bordspannung und gewährleistete *beste Startverhältnisse durch hohe Anlasserdrehzahl und ausgezeichnete Zündkraft*. Als Alternative zum serienmäßigen, voll synchronisierten Viergang-Getriebe mit *sportlicher Mittelschaltung* konnten Schaltfaule und Komfortfreunde für die Versionen mit 45 und 52 PS ein dreistufiges Automatik-Getriebe bestellen.

Das hydraulische Zweikreis-Bremssystem des Escort verzögerte bei den Elfhunderter- und Dreizehnhunderter-Versionen per Bremskraftverstärker und Scheiben an der Vorderachse. Geführt und gefedert wurden Räder und Karosserieteile an vorderen Federbeinen mit Querlenkern und Querstabilisator. An der Hinterachse kam eine Starrachse mit halbelliptischen Blattfedern zum Einsatz, deren Führungsqualitäten im Zuge einer späteren Modellpflege um Längslenker ergänzt wurden.

Die Rolle des Leitwolfs im Escort-Rudel indes übernahm zur Internationalen Automobil-Ausstellung „IAA“ 1973 der RS 2000 – eine attraktive Zweifarblackierung, kraftvoll ausgebaute Radhäuser und satte 100 PS aus zwei Litern Hubraum gehörten zum serienmäßigen Lieferumfang. *„Der Ford Escort RS besitzt beste Rennsport-Gene und fährt auf Landstraßen verdammt Vielen noch heute davon“*, schrieb auto motor und sport im Jahr 2015 in einem Klassiker-Testbericht.

Ebenfalls ab 1973 war die Luxusversion „GLX“ verfügbar – mit 72 PS, 5 x 13-Zoll-Felgen, Echtholz-Dekor am Armaturenräger und an den Türen, einer Handschuhfach-Klappe aus Holz sowie einem Vinyl-Dach.

Äußerlich unterschieden sich die Escort-Varianten durch die Form ihrer Scheinwerfer
Kompakt und wendig, bequem und handlich sollte der neue Escort werden, so hatten es sich die Ford-Entwickler als Leitmotiv auf die Fahne geschrieben. Und das wurde er auch. Mit etwas über vier Metern Länge, 1,57 Metern Breite und 9,76 Metern Wendekreis war er *geräumig und parkfreudig* zugleich. Der Kofferraum fasste 425 Liter. *Genug, um das vierwöchige Reisegepäck einer vierköpfigen Familie bequem aufnehmen zu können*. Passend dazu sorgten 41 Liter Tankinhalt beim 45 PS-Escort für einen stattlichen Fernreise-Radius von über 500 Kilometern.

Äußerlich unterschieden sich die verschiedenen Escort-Varianten durch die Form ihrer Scheinwerfer: Bei den Standard-Versionen waren sie rund, bei den feiner ausgestatteten XL-Ausführungen rechteckig. Zu den weiteren XL-Luxusfeatures zählten Radzierringe, verchromte Fenstereinfassungen und ein farblich abgestimmter Innenraum. Den Escort GT, ausgestattet mit *sputstarken* 64 Pferden unter der Haube und Performance-Merkmalen wie Doppelvergaser und Gürtelreifen des Formats 165 SR 13 auf fünfeinhalb Zoll breiten Sportfelgen, zierte zusätzlich ein rot unterlegtes „Escort GT“-Signet neben der Tür. Man musste ja, bei aller Seriösität und Bescheidenheit, sein Licht nicht völlig unter dem Scheffel stellen.

Der Escort Turnier: Das *Universalfahrzeug für Reise, Sport und Beruf*

Ab 1969 gab es den Escort auch als Turnier. Für Kunden mit erhöhtem Transportbedarf stand mit ihm ein *Universalfahrzeug für Reise, Sport und Beruf mit 380 Kilogramm Zuladung* bereit, *elegant in der Form und ausgereift in der Technik wie die Limousine ... ein Fahrzeug, das nicht nur ein idealer Familienwagen ist, sondern auch für viele gewerbliche Zweige sehr interessant sein dürfte*. Immerhin stellte der Rucksack-Escort bei heruntergeklappten Fondsitzen ein Ladevolumen von stattlichen 1,53 Kubikmetern und selbst in normaler Rücksitzposition von immer noch 0,88 Kubikmetern zur Verfügung.

Jeder Escort hatte drei Ascher an Bord, Sicherheitsgurte ab 1973 auf Wunsch

Der neue Ford Escort lockte mit Ausstattungsmerkmalen, die zur damaligen Zeit für anerkennendes Kopfnicken sorgten. So zählten zu den Attributen seiner durchdachten

Ergonomie ein gepolstertes Lenkrad mit Pralltopf, ein kurzer, griffiger Schalthebel, eine hängend angeordnete Pedalerie und die Handbremse zwischen den Vordersitzen.

In den gepolsterten Armaturenräger waren blendfreie Rund-Instrumente eingelassen, während flache Kippschalter für Licht und Scheibenwischer sowie flache Fensterkurbeln, ein Sicherheits-Türöffner und eine per Fuß betätigte Scheibenwaschanlage den Bedienfluss förderten. Für bedarfsgerechte Klimatisierung sorgte eine Frischluftheizung mit zweistufigem Gebläse und zusätzlichen Luftdüsen im Armaturenräger. Wer den „GT“ fuhr, hatte darüber hinaus Drehzahlmesser, Öldruckanzeige und ein Amperemeter vor Augen und in der Hand eine verchromte Ausführung des – ja, so sagte man damals – „Schaltknüppels“.

Und weil Tabakgenuss zu jener Zeit auch im Fahrzeug noch nicht auf dem Index der Political Correctness stand, hatte jeder Escort dank dreier serienmäßiger Ascher (einer vorn, zwei hinten) wahres Räucherstubenpotenzial vorzuweisen. Rückfahrcheinwerfer gehörten beim „XL“ und beim „GT“ ebenfalls zum Standard-Equipment, besonders Sicherheitsbewusste konnten sich ihren Escort außerdem ab September 1973 gegen Aufpreis mit Sicherheitsgurten ausstatten lassen. Vorher waren auf Wunsch bereits schon Gurte für den Escort verfügbar, allerdings Statik-Gurte.

Neben der Fahrfreude war auch für Farbenliebhaber hinreichend gesorgt. Ließ sich doch der Auftritt des Ford Escort in extrovertierten Tönen wie hellgrün oder hellblau, sowie in drei Metallic-Varianten ordern.

Der Escort in der Werbung: „größer als gleich Große“

Die Werbung der damaligen Zeit spiegelte nicht nur die den Fahrzeugen einkonstruierten Eigenschaften wider, sie war natürlich auch ein Produkt des damaligen Zeitgeistes. „Aus der Rückschau“, schreibt auto motor und sport, „wirkten Autos dieser Zeit unschuldig, vielleicht eher unbedarft in ihrer technischen Einfachheit und dem Bemühen, aus bescheidenen Anlagen das Bestmögliche zu machen.“

„Name: Ford Escort. Prädikat: besonders siegreich“, hieß es beim Debüt des (insgeheim) zum „Käferkiller“ erkorenen Ford Escort. *Vom sieggewohnten Rallye-Escort (Europameister der Marken) haben Sie sicher schon gehört. Hier zeigen wir Ihnen einen serienmäßigen Escort. Der Escort profitiert von den Erfahrungen seiner Rallye-Brüder. Er ist also sportlich, wendig, kompakt, leicht zu schalten und zu parken. Und weil er ein Wagen für jeden Tag ist, braucht er wenig Benzin und wenig Wartung. Stimmt's? Testen Sie ihn selbst. Bei Ihrem Ford-Händler. (Prädikat: besonders freundlich). Der Ford Escort. Größer als gleich Große.*

„Freche Schnauze und innere Werte“, versprach ein anderes Ford Escort-Werbeplakat. *Der hat's in sich. Vorn unter der Motorhaube viel Musik. 40, 45, 48, 52 oder 64 PS. Die machen ihn spurtstark an Ampeln und beim Überholen. Ausdauernd schnell auf langer Strecke. Temperamentvoll und wendig im dichten Verkehr. So leicht fährt ihm keiner davon ... Im sicheren Fahrgastraum viel Platz für fünf Erwachsene. Verstellbare Einzelsitze vorn, komfortabel gepolstert und gefedert. Im Fond eine breite Sitzbank. Hinten viel Kofferraum: 425 Liter. Ungewöhnlich leicht zu beladen ... All diese inneren Werte schützt der Escort spielend gegen Stöße schlechter Straßen, gegen alle Launen des Wetters und gegen den Zahn der Zeit. Und hohe Steuern, hohe Versicherungsgebühren und hohe Benzinkosten lässt er sich schon gar nicht gefallen.*

„Escort. Nehmen Sie ihn hart ran“. Der Slogan machte deutlich, dass der Escort nicht nur fünf Passagiere und reichlich Gepäck locker wegsteckte. *Andere haben es auch getan. Auf der Rallye Monte Carlo 1970. Auf der Rallye Akropolis. Immer wieder hat man den Escort gejagt. Und immer wieder lag der Escort vorn. In den letzten Jahren war der Escort so oft Sieger, dass*

er sogar die Europameisterschaft der Marken 1968/69 gewann. Dabei lässt sich diese leichtgängige, wendige Limousine so mühelos durchs Verkehrsgewühl steuern, dass Ihnen vielleicht nie die Idee käme, mit dem Escort auf einer Rallye zu starten. Aber immerhin: Wenn Sie wollten, könnten Sie.

„Der neue Escort. Seine Stärke macht besonnen“, warb Ford für den Escort Sport – und legte die zugehörigen Fakten auf den Tisch. Seine Stärke: 72 PS. In 15,2 Sekunden vom Stand weg auf 100 km/h. Verbreiterte Spur durch 5 Zoll breite Felgen, serienmäßig mit Gürtelreifen 165 SR 13. Kotflügel verbreitert. Kühlergrill und Heckblende mattschwarz ... Schwarzer Innenraum mit Sportausstattung. Drehzahlmesser, Sportlenkrad und Knüppelschaltung. Sportlerprobte sind Fahrwerk, Getriebe und der 1,3-Liter-GT-Motor. Escort Sport. Seine Stärke macht besonnen. Dass Stärke auch Spaß macht, erfahren Sie auf einer Probefahrt beim Ford-Händler.

Seinem Charakter entsprechend wurde auch der Escort RS 2000 in angemessen offensivem Sprachmodus vorgestellt. *„Der neue 2-Liter-Ford Escort RS 2000. Der Erbe der großen Rallye-Sieger“* oder auch: *„Der Kleine mit dem großen Herzen“. 2,0-Liter-OHC-Motor, 100 PS. Karosserie tiefergelegt. Fahrwerk verstärkt. Negativer Sturz der Vorderräder. Kotflügelverbreiterungen. 5 1/2 Zoll breite Sportfelgen mit Gürtelreifen 165 SR 13. Halogenscheinwerfer. 3-Punkt-Sicherheitsgurte. Umfangreiche Tuningmöglichkeiten. Escort RS als 2-Türer. Bei Ihrem Ford-Rallye-Sport-Händler.*

Die 2. Ford Escort-Generation (1975 bis 1980): Klassisches Styling, ausgereifte Technik – spurtreu weiter auf der Linie der Vernunft

Mit dem Nachfolger des „Hundeknochens“ (Projektname: „Brenda“) folgte Ford noch konsequenter der 1960 mit dem 17 M P3 ausgerufenen *Linie der Vernunft* und realisierte mit rund 50 Millionen Mark Entwicklungskosten ein Modellkonzept, das bis ins Detail den Wünschen preisbewusster Verbraucher Rechnung tragen sollte. Gleichzeitig erteilte man überlauter Werbetrommelei eine Absage. *Der neue Ford Escort will weder zur technischen Avantgarde gerechnet werden noch den jugendlichen Helden spielen. Er bekennt sich zu dem, was er ist: ein gestandenes Automobil, das klassisches Styling bietet statt optischer Gags. Ausgereifte Technik statt riskanter Experimente. Bewährte Motoren statt kurzlebigen PS-Zauber. Echten Komfort statt Polster aus schönen Worten.*

Bereits die Grundausstattung bedeute *eine dramatische Steigerung der Preiswürdigkeit, die bei anderen deutschen Herstellern bisher nur gegen Aufgeld erhältlich war. Nach der Verdoppelung der Garantiezeit auf 12 Monate bzw. 20.000 Kilometer, zuzüglich der schon immer geübten Kulanz, distanziert sich Ford jetzt klar von übertriebener Aufpreispolitik.* Stahlgürtelreifen, eine heizbare Heckscheibe, Scheibenbremsen vorne, Bremskraftverstärker, Stabilisatoren vorn und hinten und eine elektrische Scheibenwaschanlage waren ab Werk an Bord. Die Käufer der Basis-Version konnten außerdem bei gleichem Preis aus zwei Versionen mit 1,1 und 1,3 Litern Hubraum auswählen, je nachdem, ob Sparsinn oder Spritzigkeit den Kaufwunsch beflügelte.

„Konstruiert in Köln. Nicht in Cologne. Ein deutscher Zeitgenosse“

Die Chancen eines Autos mehren sich mit seiner Funktionalität. Schön sein genügt nicht mehr, um Karriere zu machen, um Kunden im Handstreich zu nehmen, skizzierte Ford das gereifte Kaufverhalten jener Zeit. Er ist klassisch im Zuschnitt, klar in der Linienführung, übersichtlich. Konstruiert in Köln. Nicht in Cologne. Ein deutscher Zeitgenosse, zu dessen sachlichem Styling die Vernunft die Order gab. Das macht es leicht, den Ford Escort schon rein äußerlich als wirtschaftlichen Gebrauchswagen einzuordnen.

Die Design-Beschreibung kaprizierte sich deswegen auch nicht auf gewagte Assoziationen und tiefgründig hergeleitete Analogien, sondern auf Sachlichkeit und Alltagsnutzen. Das klang dann so: *Der Escort trägt den Gürtel tief heruntergezogen. Er hat schmale Dachpfosten und schmale Fensterflächen. Die Windschutzscheibe wurde um vier Prozent, die (beheizbare) Heckscheibe um elf Prozent, die seitliche Fensterfläche um 54 Prozent gegenüber dem Vorgänger vergrößert, damit Fahrer und Beifahrer bessere Aussicht auf den Verkehr haben.* Angesichts von 87 Prozent Rundumsicht gönnten sich die Werber dann aber doch mal eine Extraportion künstlerische Freiheit und positionierten den neuen Escort kurzerhand als eine *sichere Alternative zum Cabriolet*. Abschlepphaken hinten und vorne gehörten ebenfalls zur serienmäßigen Grundausstattung, hieß es weiter, *vielleicht die einzigen wirklichen Haken an diesem Auto!*

Innerstädtische Verkehrsräume seien mithin wie gemacht für das Vier-Meter-Auto. Allein dafür brauche man aber *bei Ford noch niemandem auf die Schulter zu klopfen. Vier Meter und kürzer sind auch andere Autos geraten. Nur ihr Wendekreis ist meist nicht so stadtgerecht geraten wie beim Escort. Mit 9,53 Metern dreht sich der Kölner fast auf dem Absatz herum.*

Weil es aber niemandem wirklich hilft, wenn geringer Platzbedarf mit geringem Platzangebot einhergeht, hatten sich die Packaging-Spezialisten mit dem Thema Raum-Ökonomie besonders intensiv auseinandergesetzt: *Der Escort ist ein Typ, der selbst wenig Platz braucht, jedoch viel davon bietet. Der seinen Mitfahrern Freiheiten schenkt, die sie brauchen: 960 Millimeter Kopffreiheit vorne – was selbst stattlichen Erscheinungen Konflikte mit dem Autohimmel erspart. Und hinten entscheidend mehr Kniefreiheit als im alten Escort, mehr, als man in dieser Klasse gewöhnlich hat. Wer sich als Fünfsitzer ausgibt, darf seine Insassen nicht nur mit dem auf große Fahrt gehen lassen, was sie am Leibe tragen.*

Der Escort hatte ein geräumiges Kofferabteil, das sich mit 411 Litern Volumen *zu den Wünschen der Familienfahrer nach optimaler Zuladung und Sicherheit bekennt. Denn zwischen sich und dem Hintermann die Pufferzone eines großen Gepäckraums zu wissen, macht gelassener, als hautnah am Blech zu sitzen.* Wohl wahr. Als von EuroNCAP und computerberechneten Lastpfaden noch nicht die Rede war, hatte der blecherne Rucksack nämlich auch eine Schutzfunktion als sogenannte „Knautschzone“.

„Bei diesem Auto werden die Geräusche vor der Tür abgefertigt“

Eine Menge Gehirnschmalz hatten die Ingenieure auch in Komfort-Technologien investiert. Dazu gehörten ein Ventilationssystem (mit zwei allseitig dreh- und sperrbaren Vario-Düsen sowie Entlüftungsschlitze in den hinteren Dachsäulen), das alle 20 Sekunden einen kompletten Luftaustausch im Innenraum bewerkstelligte. Denn frische Luft, wusste man, macht frische Fahrer. Auch in der Geräuscentwicklung zähle der Escort der 2. Generation zu den ruhigen Repräsentanten seiner Art. *Da reden weder der Motor noch das Fahrwerk noch der Wind aufdringlich in das Gespräch hinein ... Im neuen Escort gibt es keine Geschwindigkeitsbegrenzung für eine Unterhaltung mit dem Beifahrer oder fürs Radiohören ... Die Erklärung für diese akustische Zurückhaltung ist eine Schallschluckwanne aus 14 Millimeter dickem Dämm-Material, die von der Stirnwand bis zum Hintersitz des Fahrers reicht und ihn gegen unangenehme Geräusche abkapselt. Und weil man zusätzlich noch die Kupplungsseile in einen Gummiüberzug verpackte und dem Wagen das schallgedämpfte Türschloss spendierte, wurden auch die letzten akustischen Schlupflöcher verbaut. Bei diesem Auto werden die Geräusche vor der Tür abgefertigt.* Nach ADAC-Methode durchgeführte Messungen belegten: Der Escort lag *voll auf der Linie der Ford-„Flüsterpropaganda“.*

Dennoch wäre er *unvollkommen, begnügte er sich mit der eindeutigen Instrumentierung und sinnvollen Anordnung von Schaltern und Hebeln. Zur Bedienungssicherheit gehört auch, dass der Kraftaufwand für die wesentlichen Funktionen – Lenken, Schalten, Bremsen – so gering wie*

möglich gehalten wird. Folgerichtig hat der Escort serienmäßig einen Bremskraftverstärker, der den Pedaldruck reduziert, eine Lenkung, die zielgenau und rückstellungswillig arbeitet sowie eine exakte und leichtgängige Knüppelschaltung. Und weil die Schuhmode auf breiten Sohlen beharrt, mussten Ford-Stylisten aus Sicherheitsgründen die Autopedalerie modebewusst ausrichten. Gegenüber dem Vorgänger wurden die Pedale im neuen Escort um 14 Millimeter nach links gerückt, um für das moderne Schuhwerk Platz zu schaffen.

Sein lichter Innenraum ist behaglich eingerichtet, schrieb auto motor und sport in einem Testbericht. Die safaribraunen Stoffe mit Fischgrät-Struktur zaubern einen Hauch von Luxus ins bescheidene Glück. Die Mittelkonsole des Ford Escort II ist mit einer Zeituhr geschmückt, die vorderen Türverkleidungen sind appetitlich mit praktischen Armlehnen garniert. Leben mit dem Escort ist wie vier Wochen Heilfasten im Kloster. Es reinigt und öffnet Geist und Herz für das Wesentliche.

Drei Karosserie-, fünf Motor- und fünf Ausstattungsversionen

Ein einzige Karosserie-Version, befand Ford, sei keine vernünftige Lösung. Der eine Autofahrer bescheidet sich mit dem Grundmodell, der andere schätzt mehr Luxus, der dritte sucht einen praktischen Geschäftspartner und der vierte einen sportlichen Motor, in dem mehr PS auf der Lauer liegen. Nach dem bewährten Muster des Vorgängers gab es deshalb auch für den Ford Escort II die Limousine wieder in viertüriger Ausführung sowie eine dreitürige Kombi-Variante namens Turnier.

Was den Ausstattungskomfort angeht, nimmt es der Escort mit weit teureren Modellen auf, wies Ford auf das sehr gute Preis-/Leistungsverhältnis seines Kompakten hin. Die Sitze haben unter weicher Schale einen harten Kern, was Sitzposition und Seitenhalt deutlich verbessert. Die Fahrersitz-Rückenlehne ist stufenlos bis zur Ruhelage in die Waagerechte verstellbar, ein Komfort, den deutsche Autofahrer oftmals mit Aufgeld bezahlen müssen. An dieser Stelle kommt man um die Aufzählung weiterer Ausstattungsdetails des Basismodells nicht herum – Ablagefächer mit gepolsterten Kanten unter dem Armaturenbrett, gepolsterte Sonnenblenden, beleuchtete Heizungssymbole, ein Haltegriff für den Beifahrer über der Tür (dort, wo er hingehört), ein Motorhaubenverschluss mit Innenverriegelung, Armlehnen vorne und hinten, Kleiderhaken.

Und das war nur die Basis-Version. Bereits der Buchstabe „L“ am Heck, ließ man Interessenten wissen, werte den Escort weiter auf. Er ist dann außen und innen attraktiver, trägt beispielsweise einen schwarzen Teppichboden und außen gummibelegte, verchromte Stoßstangen und Seitenfensterrahmen. Der Kardantunnel ist zusätzlich geräuschgedämpft und der Laderaum beim Turnier beleuchtet. Außer der Basis- und der „L“-Version waren noch drei weitere Alternativen im Programm: „GL“, „Ghia“ und „Sport“.

Der Escort „GL“ warb mit weiteren serienmäßigen Extras um die Gunst des Autokäufers. Er tut es – um nur einige Ausstattungsdetails beim Namen zu nennen – mit einem besonderen Zuschnitt des Sitzbezugs, einer Mittelkonsole mit Zeituhr, mit höhenverstellbaren Kopfstützen und voll verkleideten Türen. Er lässt sein H4-Halogenlicht aus rechteckigen Scheinwerfern leuchten, trägt Seiten- und Heckzierleisten mit Gummibelag und zusätzlich Geräuschdämpfungsmaterial im Windlauf und im hinteren Radhaus – der Turnier im Ladeboden. Der Escort „Ghia“ gibt sich, vom Spoiler bis zum Kofferraum, vom farbigen Teppichboden bis zum perforierten Himmel, an Ausstattungskomfort keine Blöße. Zu den auffälligsten Details zählen spezielle Sitzbezugstoffe, gepolsterte Armlehnen, Teppichbezug am unteren Türteil, selbstauffrollende Sicherheitsgurte, Drehzahlmesser, von innen verstellbare Außenspiegel, Kunstlederdach und Sportfelgen. Für die Geräuschdämmung wurden im Ghia allein 27 kg Dämm-Material verwandt.

„Pakt mit der Vernunft“: zwei Basismotorisierungen zum gleichen Preis

Der neue Ford Escort macht seinen Käufern eine PS-Offerte. Sie können sich – fürs gleiche Geld – von 44 PS oder von 54 PS antreiben lassen, womit Ford mit der Aufpreis-Tradition bei Wunschmotoren bricht. Dahinter steckt kein Verführungstrick schlitzohriger Verkaufsstrategen – es sei denn einer, der zur Vernunft verführt, mit der es sich zu paktieren lohnt, beschrieb Ford sein kundenfreundliches Verkaufskonzept. Die beiden Basistriebwerke, die stärkere 1,3-Liter-Version und das kleinere, versicherungsgünstigere 1,1-Liter-Triebwerk galten als robust, zuverlässig und sparsam, begnügten sich mit Normalbenzin und hatten sich ihre Meriten in der ersten Escort-Generation bereits verdient. Schon im Teststadium ist der ausgeprägte Sparsinn des neuen Escort auf amtlichem Papier – einem Gutachten des TÜV Rheinland – festgehalten worden. Darin bestätigen die technischen Überwacher einem 1,1-Liter-Escort – pilotiert von der Rennfahrerin Yvette Fontaine und dem holländischen Tourenwagenmeister Han Akerstoot – die Strecke Kölner Dom zum Eiffelturm und zurück, mithin 971 Kilometer, in einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 96 km/h zurückgelegt und dabei 6,3 Liter pro 100 Kilometer an Treibstoff verbraucht zu haben.

Die bewährten Getriebe waren ebenfalls vom Escort I übernommen worden. Um zu erklären, warum die Schaltboxen so prima funktionierten, lüftete man sogar *das Geheimnis der Ford-Getriebe. Exakt und leichtgängig heißt es immer wieder in Testberichten, wenn von Ford-Getrieben die Rede ist. Das hat reale Gründe: Kupplungsglocke und Getriebegehäuse sind eine Einheit, Schalthebel und Gestänge laufen auf einer Welle. Darüber hinaus lässt Ford Zahnräder und andere Einzelteile nicht durch Zulieferer anfertigen, sondern baut das Getriebe in eigener Regie in einem Werk. Dadurch wird ein Minimum an Toleranzen erreicht. Zusätzlich werden die Zahnradpaare noch jeweils exakt aufeinander eingeschliffen – ein Aufwand, den sich außer Ford niemand leistet. Diese umweglose und leichte Escort-Art zu schalten, zählt im Automobilgeschäft zu den ausgesprochenen Raritäten. Wer das Sortieren der Gänge trotzdem lieber delegierte anstatt den manuellen Schalthebel zu bemühen, konnte die neue C3-Automatik ordern. Sie ist leichter und effizienter, spricht schneller auf wechselnde Fahrzustände an und sorgt ohne „Schluckauf“ für weichere Gangwechsel, erläuterte Ford die Vorzüge des Selbstschalters. Erhältlich war dieser, je nach Ausstattung, in Kombination mit einer 57 PS starken Ausführung des 1,3-Liter-Allroundmotors.*

Der Escort „Sport“ für die sportlich orientierten Fahrspaß-Kunden

Dann ließen sich die Escort-Macher aber doch einmal von den Verlockungen des Fahrspaßes hinreißen – die vernünftige Seite wurde schließlich von den Grundmodellen bestens bedient. Außerdem hatten sich Ford im Allgemeinen und die Vorgänger-Generation im Speziellen nicht zuletzt mit sportlichen Tugenden einen Namen gemacht, den es mindestens zu verteidigen galt. Eine geschärfte Version Escort „Sport“ passte da perfekt ins Bild. Mit Pneu des Formats 175/70 HR 13 – eine Größe, die seinerzeit noch unter der Bezeichnung „Niederquerschnittsreifen“ geführt wurde –, sowie Sportfelgen, geteilten Stoßstangen, zusätzlichen Halogen-Fernscheinwerfern, einem lederbezogenen Sportlenkrad, Drehzahlmesser und höhenverstellbaren Kopfstützen bekannte sich der „Sport“ *nicht nur äußerlich, mit Namenszug und Kontraststreifen, zu sportivem Automobilismus. Er ist von Hause aus eine gelernte Sportlimousine. Seine Karosserie liegt 20 Millimeter tiefer als die Normalversion, Federung und Stoßdämpfer sind härter, die Lenkung direkter. Er ist ein Escort, der die Glacéhandschuhe ausgezogen hat.*

Im Motorraum arbeitete eine weitere Ausführung des Dreizehnhunderter-Motors, diesmal in der Rolle einer 70 PS starken *Hochleistungsversion*. Wem selbst dies nicht reichte, konnte auf das erwähnte Top-Triebwerk zurückgreifen, das mit stolzen 84 PS aus 1,6 Litern Hubraum den Leistungshorizont ein weiteres gutes Stück nach oben verschob.

Escort RS 2000: ein „Vollmacho“, der zu einer Legende des Rallyesports heranwächst

Krone der zweiten Escort-Generation war aber selbst der „Sport“ nicht. Diese Rolle war einem „Vollmacho“ zugeordnet, der zu einer Legende des Rallyesports heranwachsen sollte: dem RS 2000. Mit rund 250 PS unter der Haube holte er 1979 nicht nur die Konstruktors-Weltmeisterschaft nach Köln, sondern in den kundigen Händen der ebenfalls legendären skandinavischen Rallye-Piloten Björn Waldegård (1979) und Ari Vatanen (1981) auch zwei Mal den WM-Fahrtitel. Für die erforderliche Homologation hatte Ford zuvor eine Sonderserie von 400 Einheiten aufgelegt, die in vollem Rennsportornat, mit verschärfter Antriebs- und Fahrwerkstechnik und 132 munteren PS antrabte. Nicht ganz so stark war die unlimitierte Straßenversion, sie verfügte aber mit 110 PS immer noch über genügend Leistung.

„Starrachse und Escort-Starrachse sind zwei Paar Eisen“

Die starre Hinterachse, auf die sich das Heck des Ford Escort II in bewährter Manier weiterhin stützte, wurde offensiv kommuniziert. Die Lösung habe ihre *wohlbegründete Existenzberechtigung*, sei *einfach im Aufbau, nicht störanfällig, zuverlässig, langlebig, billig in der Unterhaltung, spur- und sturzkonstant* und bringe dem Kunden mit normalem Anspruch einen *optimalen Gegenwert*. Nicht nur das Bauprinzip an sich sei angemessen, sondern vor allem die Art, wie es im Escort umgesetzt worden war. *Ohne diesem Ford-Fahrwerk einen Heiligenschein stricken zu wollen – Starrachse und Escort-Starrachse sind zwei Paar Eisen. Denn an der neuen Escort-Achse wurde jedes einzelne Teil modifiziert, verfeinert und neu abgestimmt, um optimale Fahreigenschaften zu erzielen.*

So hatten die Chassis-Spezialisten die hinteren Blattfederpakete von jeweils vier auf drei Federn abgespeckt und dadurch die Reibung reduziert. Gleichzeitig verbreiterten sie die Federelemente, was der Hinterachse zusätzliche Steifigkeit und bessere Führungseigenschaften verlieh. Verstärkte Querstabilisatoren verringerten zudem die Seitenneigung der Karosserie in Kurven und verhinderten Achstrampeln, während in den vorderen McPherson-Federbeinen reibungsreduzierte Stoßdämpferkolben mit fassförmigem Profil das Ansprechverhalten verbesserten.

Hinzu kam, dass die serienmäßige Ausrüstung der gesamten Escort II-Baureihe mit Stahlgürtelreifen eine wesentlich feinere Abstimmung ermöglichte. *Ob ein Fahrwerk auf Diagonal- und Gürtelreifen dressiert oder nur auf Gürtel abgestimmt werden muss, wird schon in der ersten Kurve deutlich. Die Summe aller Änderungen und neuen Fahrwerksvoraussetzungen bewirkt ein neues Fahrverhalten. Federung und Dämpfung sind jetzt so aufeinander abgestimmt, dass Escort-Fahren weder zur Schunkelpartie wird noch zur Stimulanz für harte Männer. Der neue Ford Escort liegt seinem Fahrer straffer in der Hand, läuft gleichmäßig rund in die Kurve und gibt ihm selbst bei flottem Tempo das sichere Gefühl, sein Fahrzeug zu beherrschen und nicht von ihm gelenkt zu werden.* Zur sicheren Fahrzeugkontrolle trug auch eine komplett neue Bremsanlage bei. Ein Bremskraftverstärker war nun serienmäßig an Bord, an der Vorderachse wirkte die Hydraulik *auf verstärkte Scheiben von Taunus-Durchmesser*. Reduziertes Fading, höhere Lebensdauer und noch spontaneres Ansprechen der Bremsen, *die sich im Übrigen jetzt mit jedem Fußdruck automatisch nachstellen*, waren Nutzeffekte dieser Maßnahme.

Demokratisierung der Sicherheit: ab Werk Scheibenbremsen und Bremskraftverstärker

Bei der Sicherheitsausstattung hatte Ford eine von Experten erstellte Prioritätenliste *im prosaischen Kosten-Nutzen-Vergleich* umgesetzt und als erster deutscher Automobilhersteller sämtliche Modelle der Baureihe, wie erwähnt, ab Werk mit vorderen Scheibenbremsen und Bremskraftverstärker sowie mit Stahlgürtelreifen (Größe: 155 SR 13) und einer heizbaren Heckscheibe ausgestattet. *Dass der Neuwagenkäufer bei der Auswahl von Extras in erster Linie auf Sicherheit achtet, hat der Ford-Produktionscomputer bestätigt*, hieß es dazu. *Danach lassen 93 Prozent der Käufer ihr Fahrzeug mit einem Bremskraftverstärker ausrüsten. Für eine heizbare Heckscheibe entscheiden sich 89 Prozent. 79 Prozent bevorzugen Gürtelreifen. Der neue Escort bietet diese Ausrüstung jetzt serienmäßig ohne Aufpreis.*

Weil im Fall des (Un)falls Verzögerungswerte für die Insassen noch wichtiger sind als die Unversehrtheit der Fahrgastzelle, waren auch die „Knautschzonen“ der Escort-Karosserie nach neuesten Erkenntnissen gestaltet. *Im Durchschnitt wurde beim Frontalaufprall mit 50 km/h eine Verzögerung von 23 g gemessen. Bei einem Heckaufprall mit 35 km/h (Europanorm) registrierten die Techniker weniger als 20 g. Zum Vergleich: Der Mensch kann durchschnittlich eine Belastung von 35 g ohne körperliche Schäden verkraften*, erläuterte Ford die Relevanz der getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wie Ingenieure bei Aufpralltests bereits nachgewiesen hatten, erfüllte der Kofferraum der Escort-Limousinen neben seiner Hauptrolle ebenfalls eine Sicherheitsfunktion, und zwar die eines blechernen Schutzwalls bei Auffahr-Unfällen von hinten. Mit 35 km/h hatte man eine formstabile, 1,8-Tonnen-Barriere auf ein stehendes Fahrzeug prallen lassen. Die Fahrgastzelle wurde dabei nicht deformiert und der Tank nicht zerstört, die Stauchung des ansonsten bedauernswerten Probanden betrug lediglich 200 Millimeter. Damit erfüllte der Escort II die Anforderungen eines damaligen „ECE-Denkmodells“ über Heckaufprallversuche deutlich.

Dennoch: Der Fortschritt war nicht aufzuhalten, und mit der Entwicklung der dritten Escort-Generation bahnte sich eine Zäsur an. Denn mittlerweile hatte sich das Konzept „Frontantrieb mit Quermotor, Fließheck“ als wirtschaftlichste Grundarchitektur für die Kompaktklasse etabliert.

Die 3. Ford Escort-Generation (1980 bis 1985): „Erika“ räumt auf – eine Zäsur in der Evolutionsgeschichte

Während die zweite Escort-Generation weitgehend auf der Ur-Version basierte, markierte die Dritte Auflage (Codename: „Erika“) eine Zäsur in der Evolutionsgeschichte dieser Modellreihe. Wirtschaftlich und leistungsstark sollte der Neue sein, umweltfreundlich, technisch innovativ, bescheiden in den Wartungsansprüchen, überdurchschnittlich komfortabel und funktionell in der Formgebung. Die Basis von alledem: der neue Klassenstandard mit Frontantrieb, Quermotor und praktischer Heckklappe. Ein wahrer Musterschüler also, auch wenn der damalige Ford-Vorstandschef Peter Weiher den Ball flachhielt: *„Wir haben kein Wunderauto gebaut. Aber ein sehr modernes“*. Was „Erikas“ Bedeutung respektive die hohen Erwartungen, die sich an sie knüpften, kaum schmälerte. *„Für unsere Mitarbeiter und für unsere Händler ist der Escort das Signal zum Aufbruch.“* Nach dem Ford Fiesta, die Baureihe kam 1976 auf den Markt, sei der Escort III *„das zweite Beispiel für die hochmoderne Automobiltechnik von Ford für die achtziger Jahre und der erste Schritt des Unternehmens in eine noch stärker technisch betonte Zukunft“*.

Hauptmerkmale des von der ersten bis zur letzten Schraube neu konstruierten Wagens, der sich im Revier der „VW Golf-Klasse“ möglichst breitmachen sollte, waren ein charakteristisches Aero Heck, das heutzutage klassenübliche Antriebskonzept mit Frontantrieb und Quermotor, unabhängige Radaufhängungen und eine komplett neue Generation von Vierzylindermotoren. All das repräsentierte ein Investment von rund 2,5 Milliarden Mark für Fahrzeugentwicklung und Anpassung der Produktionsanlagen. Mit dem begehrten Titel „Auto des Jahres 1981“ gab eine Jury internationaler Fachjournalisten der dritten Escort-Generation einen dicken Vorschuss-Lorbeerkranz mit auf den Weg. Zum Marktstart kam der Escort III als drei- und fünftürige Limousine sowie als drei-türiger Turnier in den Handel, 1981 erweiterte die Kastenwagen-Version „Express“ das Angebot. Im gleichen Jahr, 1981, wurde der Ford Escort von einer Fachjury zum „Auto des Jahres“ gekürt.

1983 folgten der Turnier auch als Fünftürer, eine bei Karmann gebaute Cabrio-Version und ein Stufenheckableger, der allerdings unter der Modellbezeichnung „Orion“ außerhalb des Escort-Spektrums positioniert wurde.

Die Führungsrolle in der Fahrspaßfraktion übernahm der dreitürige Escort XR3, der seinen Boss, Ford-Vorstand Peter Weyer, regelrecht ins Schwärmen brachte: *„182 km/h Spitze beim XR3 – bei nur 96 PS. Eine solche Leistung kann nur aus perfektem Leichtbau und Feinarbeit an der Aerodynamik resultieren. Ich habe schon viele Autos getestet und während der Entwicklungszeit den Escort in allen Varianten geprüft. Aber kein Auto habe ich mit so viel Enthusiasmus begleitet wie den XR3“*. Der spurtstarke Breitensportler präsentierte sich zunftgerecht mit Spoilern, „Superniederquerschnittsreifen“ der Größe 185/60 HR 13 auf fünfeinhalb Zoll breiten Aluminiumfelgen sowie einer tiefergelegten Karosserie mit gestrafften Federn und Gasdruckdämpfern.

Das Ende der Fahnenstange markierte der XR3 aber noch nicht. 1982 kam nämlich der RS 1600i, der als *erster Ford mit Computerzündung* und Modifikationen am Motor 85 kW (115 PS) mobilisierte. Der allerheißesten aller „Erikas“ konnten Anhänger der sportlichen Ford-Bewegung im Herbst 1984 huldigen. Der auf 5.000 Einheiten limitierte RS Turbo brachte fulminante 97 kW (132 PS) auf die Straße. Noch schneller, als der Kandidat auf 100 km/h spurten konnte, war in diesem Fall nur die Farbwahl getroffen. Zur Verfügung stand: Weiß.

Leichtbau und fortschrittliche Aerodynamik

Welchen Aufwand Ford bei der Karosserie-Entwicklung der dritten Escort-Generation betrieben hatte, belegt ein weiteres Statement von Vorstandschef Weyer, das er Medienvertretern im Rahmen der Pressevorstellung mit auf den Weg gab. *„In Sachen Aerodynamik ist der Escort nach unseren Messungen die Nr. 1 in seiner Klasse“*. Im Zeichen teurer werdender Energie erhielt die Aerodynamik eines Autos zunehmende Bedeutung. Und deshalb war für den Escort III die vielschichtigen Problemkreise der Aerodynamik mit wissenschaftlicher Akribie neu analysiert und Lösungen konsequent umgesetzt worden. Innerhalb eines neu gebildeten Arbeitskreises („Ford-Airflow-Management“) wurden dabei Themen wie Luftwiderstand, Auftrieb, Windgeräusche, Fahrstabilität bei Windeinflüssen, Motorkühlung und Innenraumventilation unter die Lupe genommen. Die Ergebnisse beeinflussten sowohl das Erscheinungsbild des neuen Escort als auch die Größe seines Innenraums.

Zu Beginn der Entwicklung wurden acht Karosserie-Varianten in Gestalt von 1:5-Kunststoffmodellen im Windkanal vorsortiert, gefolgt von rund 2.500 Testreihen mit Modellen in Originalgröße – dem größten Aerodynamik-Versuchsprogramm, das Ford bis dahin realisiert hatte. Unter anderem wurde dabei eine Studie über die Durchströmung des Motorraums erstellt; mit dem Ergebnis, dass der Kühlergrill des fertigen Fahrzeugs nur noch so viel Fahrtwind passieren ließ, wie zur Kühlung notwendig war. Die restlichen Lamellen wurden verschlossen, um unnötige Luftstaus zu verhindern. Weil die Versuche aufgrund des Umfangs und der Komplexität nicht auf den hauseigenen Windkanal in Köln-Merkenich beschränkt werden konnten, ließ sich „Erika“ auch in den Einrichtungen der Fachhochschule Aachen, der Deutschen Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt in Göttingen und bei Pininfarina in Turin künstlich erzeugte Winde um die Front wehen. *Die Akribie der Ingenieure kannte dabei kaum Grenzen. Sie studierten beispielsweise die Strömung nicht nur mit Rauchlanzen und Wollfäden, sondern im Interesse präzisester Ergebnisse auch mit gewichtslosen, heliumgefüllten Seifenblasen. Zu den messbaren Ergebnissen beim Endprodukt zählte ein Luftwiderstandsbeiwert „cw“ von 0,385, selbst die Turnier-Version lag mit cw = 0,39 noch unter dem bisherigen Klassenbestwert von 0,46.*

Das „Aero-Heck“ der Escort III-Generation war ebenfalls nicht nur als formale Alternative in der Kompaktklasse gedacht, sondern sollte jenseits aller Design-Ideen auch funktionalen

Anforderungen genügen: einer aufgrund der günstigen Luftverwirbelung schmutzfreien Heckscheibe, einem großen Kofferraum, guter Übersichtlichkeit nach hinten und höchstmöglicher passiver Sicherheit. *Im Gegensatz zu allen anderen Heckklappenautos dieser Klasse, bei denen der Luftstrom an der Dachoberkante unvermittelt abreißt und Wirbelschleppen erzeugt, liegt er beim Aero-Heck des Escort an der gesamten Heckscheibe an und löst sich erst an einer definierten Abrisskante am Kofferraum. Sogenannte Totwasserzonen hinter dem Heck konnten mit diesem Kunstgriff verringert und unter die Hecklinie gedrückt werden* – Feinarbeiten, die unter anderem in einer Heckscheibe mit erhöhter Resistenz gegen Seitenwindattaken zum Ausdruck kamen.

Strömungstechnisch noch besser präsentierte sich der XR3 – dank eines vergrößerten Frontspoilers, Kunststoffansätzen an den vorderen Radausschnitten zum Abdecken der Serie-60-Bereifung und dank eines großen Heckflügels. Diese Maßnahmen reduzierten den cw-Wert weiter auf 0,375. Gleichzeitig erhöhten sie den Abtrieb an Vorder- und Hinterachse und verbesserten so die ohnehin vorbildlichen Aerodynamikwerte um weitere vier Prozent.

„Finite-Elemente“-Methode für optimale Sicherheit

Mit modernster Computertechnik wurde auch das Entwicklungsfeld der Karosserie-Steifigkeit ausgiebig analysiert. Ein fundamentales Hilfsmittel war dabei die „Finite-Elemente“-Methode, mit der die Konstrukteure die Karosserie-Struktur in rund 3.200 mathematische Elemente zerlegten, um deren statischen und dynamischen Druck- sowie Zugbelastungen Sektion für Sektion, Knotenpunkt für Knotenpunkt zu berechnen. Weil Kollege Computer dabei Gleichungen mit bis zu 15.000 Unbekannten verdauen musste, wurde sein Hochgeschwindigkeits-Pedant „Cyber 176“, beheimatet in der US-amerikanischen Ford-Zentrale in Dearborn/Michigan, via Datenbrücke in den Prozess einbezogen. Dank dieses Verfahrens konnten Karosserie-Verstärkungen so punktgenau platziert werden, dass trotz maximaler Aufbausteifigkeit das Gesamtgewicht um rund 100 Kilogramm niedriger ausfiel als beim Vorgänger. Praxisversuche blieben den Probanden dennoch nicht erspart. Was unter anderem bedeutete, dass Prototypen drei Monate lang in extremem Dauereinsatz regelrecht mürbegefahren wurden, um auch letzte Schwachstellen an der Karosserie zu enttarnen.

Der neue Escort wartet mit denselben überdurchschnittlichen Crash-Werten auf wie der zwei Klassen höher angesiedelte Granada, der seinerseits zu den besten seines Segments gehört, konnte Ford zur passiven Sicherheit vermelden. Was zeigte: Leichtbau und Sicherheit schließen sich bei intelligenter Konstruktion nicht aus, sie ergänzen sich vielmehr. Zusätzlich hatte es lange vor den eigentlichen Crash-Tests Versuche gegeben, bei denen einzelne Bauteile hydraulisch zusammengepresst oder per Testschlitten sprichwörtlich an die Wand gefahren wurden. Weil der Computer imstande war, die Einzelresultate rechnerisch zu einem Komplettfahrzeug zusammzusetzen, hatten die Entwickler ungefähr 50 Escort virtuell (und damit kostengünstig) zerschellen lassen, bevor der erste reale Prototyp dran glauben musste.

Prozessorgesteuerte Schweißroboter und neueste Korrosions-Schutzverfahren

Der Einsatz neuer Fertigungsmethoden brachte nicht nur Fortschritte in Produktqualität und Produktionskontrolle, sondern auch bei der Humanisierung von Arbeitsplätzen. So wurden im Werk Saarlouis/Saarland mit einem Aufwand von 65 Millionen Mark innerhalb von 18 Monaten 40 neuartige, per Mikroprozessor gesteuerte Schweißroboter und 120 elektronische Steuerungsanlagen installiert. Roboter konnten dadurch rund 70 Prozent der Schweißarbeiten übernehmen, nur noch 30 Prozent musste von Menschenhand ausgeführt werden – beim Escort der zweiten Generation hatte sich dieses Verhältnis noch umgekehrt dargestellt. Verloren waren die Arbeitsplätze durch die fortgeschrittene Automatisierung dennoch nicht. Die Mitarbeiter wurden entweder in anderen Produktionsbereichen oder zur Wartung und Programmierung der neuen Anlage eingesetzt.

Als Schrittmacher der Elektrophorese-Grundierung knüpften die Ford-Ingenieure beim Escort III an ihre Erfahrung auf dem Gebiet der Korrosionsforschung und -vorsorge an und behandelten die Karosserien mit einer neuen, elektro-phoretischen Tauchgrundierungstechnik namens Kataphorese. Die Roh-Karosserie wird dabei beim Tauchgang negativ anstatt positiv elektrisch aufgeladen, was eine wesentlich höhere Korrosionsbeständigkeit zur Folge hat. Die Grundlage der umfangreichen Rostvorsorge lieferte ein von Ford entwickelter, in der deutschen Industrie damals einzigartiger „60-Zyklen-Test“, der die Lebensdauer eines Testfahrzeugs unter härtester Korrosionsbelastung auf vier Monate komprimierte. Steinschlag, Verschlammung des Unterbodens, Salznebel, Staub, Hitze, Feuchtigkeit bis hin zu massivster Fahrbeanspruchung: Von kaum einer denkbaren Angriffsstrategie des gemeinen Rostfraßes blieben die Probanden verschont. Weitere Erkenntnisse lieferte ein Feldversuch, bei dem rund 5.000 zwei bis fünf Jahre alte Kundenfahrzeuge in 13 geografischen und meteorologischen Zonen Europas untersucht worden waren.

Viel Platz, große Ladeklappe, durchdachte Bedienung

Das platzsparende Antriebs- und Fahrwerkskonzept des Escort III sorgte für überdurchschnittliche Resultate im Raumkomfort. So hatten die Insassen gegenüber dem Vorgängermodell vorn und hinten deutlich mehr Beinfreiheit, den Fond-Passagieren stand zusätzlich mehr Kopf-Freiheit zur Verfügung. Beim Lösen von Transportproblemen half die große, von Gasdruckfedern gestützte Heckklappe, unter der sich ein 360 Liter großes Gepäckabteil verbarg. Klappte man die Rückbank nach vorn, schluckte das Auto sogar bis zu 1.050 Liter – damit wartete der Escort III mit dem in seiner Klasse größten Kofferraumvolumen auf. Noch mehr Shopping-Potenzial offerierte naturgemäß der Turnier, der mit 1,57 Metern Ladelänge respektive 1,63 Kubikmeter Volumen selbst sperriges Frachtgut locker wegsteckte.

Dank durchdachter Ergonomie war auch die Bedienung des Escort III kinderleicht. Kippschalter und Heizungshebel waren beleuchtet und primäre Bedienfunktionen in Kombinations-Hebelschaltern beidseits der Lenksäule so zusammengefasst, dass der Fahrer sie betätigen konnte, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen. Die reichlich dimensionierte Heizung hatte der Escort vom Flaggschiff Granada übernommen. Ein neuartiges Warn- und Kontrollsystem vereinfachte die Überwachung verschiedener Betriebszustände wie Flüssigkeitspegel und Bremsbelagstärke. 2,5 Quadratmeter Glasfläche verschafften dem Fahrer ein großzügiges Blickfeld und dem Escort III die beste Rundumsicht seiner Klasse. Eine Frontscheibe aus Verbundglas und eine beheizbare Heckscheibe waren in allen Modellvarianten Serie. Im Geräuschkomfort erwies sich der Escort III zudem als vorbildlicher Leisetreter: Ausgezeichnete Werte in der Disziplin „Silbenverständlichkeit“ sorgten dafür, dass selbst bei höherem Tempo Unterhaltungen in normaler Lautstärke möglich waren.

Auch in die Wartungsfreundlichkeit hatten die Entwickler investiert und die dritte Escort-Generation so konstruiert, dass ihre Servicekosten im Verlauf von 80.000 Kilometern unter denen der wichtigsten Mitbewerber lagen. Technische Details wie selbstnachstellende Kupplung, Bremsen und hydraulische Ventilstößel, eine unterbrecherlose elektronische Zündanlage (ab 1,3 l) oder vom Motorraum aus frei zugängliche Scheinwerfer sorgten dafür, dass sich wesentliche Arbeiten eines 20.000-Kilometer-Serviceendienstes auf Abgaskontrolle, Öl-, Filter- und Zündkerzenwechsel sowie auf das Überprüfen von Bremsbelägen und Flüssigkeitsständen beschränkten. Und dafür reichten gut anderthalb Arbeitsstunden.

Umfangreiche Härtetests für die neue CVH-Motorengeneration

Die neue CVH-Motorenfamilie (Compound, Valve Angle Hemispherical Chamber) glänzte mit günstigen Abgaswerten nach der damals geltenden ECE-Norm 15.03 und verschaffte zusätzlichen Spielraum für künftige, noch strengere Emissions-Vorschriften. Zu den konstruktiven Merkmalen zählten ein Aluminium-Zylinderkopf mit hemisphärischen (halbkugelförmigen) Brennräumen und räumlich angeordneten Ventilen, eine obenliegende

Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb, Hydrostößel, Kolben mit „Quetschkanten“ für optimale Gemisch-Verwirbelung, eine integrierte, von der Kurbelwelle angetriebene Ölpumpe sowie ein computerberechneter Motorblock mit hoher Steifigkeit. Die Brennraumwölbung und die größeren Ventile bewirkten höhere Einströmgeschwindigkeiten des Gemischs, eine bessere Zylinderfüllung und rückstandsfreie Verbrennung. Das optimale Verhältnis von Leistung und Wirtschaftlichkeit hatten die Ingenieure mit Hilfe fortschrittlicher Kalibrierungstechnologien für Vergaser- und Zündeneinstellung in über 2.000 Schritten erarbeitet.

Wie bei der Karosserie-Entwicklung war auch hier der Computer zum Zug gekommen. So wurden bei der Konstruktion des Motorblocks mithilfe des digitalen Kollegen geräuscherzeugende Eigenschwingungen „weggerechnet.“ Ihre Reifeprüfung in der analogen Welt legten 2.000 Versuchsmotoren dann in über 125.000 Betriebsstunden ab, bei denen sie in der Summe 16 Millionen Testkilometer abspulen. Weitere Motorentests erfolgten in atmosphärischen Prüfzellen des Ford-Entwicklungszentrums Köln-Merkenich, wo Höhenlagen von bis zu 2.500 Metern simuliert werden konnten.

Drei Hubraum-Varianten, fünf Leistungsstufen

Zum Marktstart des Escort III umfasste die Motorenpalette drei Hubraum-Varianten in fünf Leistungsstufen: Den Einstieg bildete eine 1,1-Liter-Version mit 40 kW (55 PS) und 43 kW (59 PS), darüber rangierte eine 51 kW (69 PS) starke 1,3-Liter-Variante. Die Doppelspitze in der Motorenhierarchie markierte ein „Einssechser“ mit 58 kW (79 PS) sowie 71 kW (96 PS) für den neuen Volkssportler Escort XR3, der mit dem Auftrag angetreten war, den deutschen Platzhirschen des Segments – Golf GTI und Kadett GSi – in die Parade zu fahren. Er wurde später zum XR3i mit geregelter Katalysator aufgerüstet, wobei eine elektronische Bosch KE-Jetronic den Weber-Registervergaser ersetzte, die die Leistung allerdings von 96 auf 90 PS schrumpfen ließ. Auch in den zahmeren Modellvarianten machte sich die aufkommende Sensibilität für die Abgasthematik bereits bemerkbar. Umweltbewusste Käufer konnten ab 1985 ihren Ford Escort mit geregelter Katalysator ordern.

Ab August 1983 zog dann auch der Dieselmotor in den Escort III ein, anfangs mit 1,6-Liter Hubraum und 40 kW (55 PS).

Das Fahrwerkskonzept: „ein Optimum an Straßenlage und Wendigkeit“

Weil zu reuefreiem Fahrernuss nicht nur ein drehfreudiger Motor gehört, sondern auch ein erstklassiges Fahrwerk, legte Ford bei der Chassis-Entwicklung ebenfalls die Messlatte hoch. *Ein Optimum an Straßenlage und Wendigkeit ohne Rücksicht auf den technischen Aufwand* lautete die Zielsetzung. Dazu gönnte man der dritten Escort-Generation einzeln aufgehängte Räder rundum (vorne nach dem McPherson-Prinzip, hinten mit Quer- und Längslenkern), der XR3i war zusätzlich mit Gasdruckstoßdämpfern und strafferen Federn ausgerüstet. *„Wir haben nicht gespart“*, sagte Ford-Boss Peter Weyer zur Fahrwerkskonstruktion. *„Vielleicht hätte eine starre Hinterachse ausgereicht. Aber wir wollten in der Escort-Klasse den Komfort einer Einzelradaufhängung auch hinten.“* Eine entscheidende Rolle bei der Feinabstimmung im Fahrversuch spielten neben hochkarätiger Messtechnik die erfahrenen Tester mit sensiblem, geschultem „Popometer.“ Wobei sich Ford selbst da nicht allein auf die Spezialisten verließ, sondern auch „normale“ Autofahrer aus allen Bereichen des Unternehmens einbezog.

Für stramme Verzögerung sorgten vordere Scheibenbremsen mit Schwimmsattel, ein *überdimensionierter* Acht-Zoll-Bremskraftverstärker (1,3-l-Modelle) sowie ein verzögerungsabhängiges Bremsdruck-Regelventil. Die Vorteile gegenüber dem damals üblichen druckabhängigen Bremskraftregler: reduzierte Bremswege und höhere Fahrstabilität. Zum Nachweis der Standfestigkeit ihrer Bremsanlage hatte „Erika“ rund 380.000 Dauerlaufversuche ertragen müssen, wobei unter anderem auf dem Ford-Prüfgelände im belgischen Lommel mit simulierten Talfahrten das Stifiser Joch „ausgebremst“ wurde: Ein

Zugwagen schleppte dabei den Testwagen, dessen Fahrer exakt nach Vorgabe die imaginären Spitzkehren anbremsen musste. Eine Prozedur mit Wirkung, erzielte der Escort III doch die besten Bremswerte, die bis dato je ein Ford-Serienmodell erreicht hatte. Ebenso hohe Priorität wie das Handling hatte der Fahrkomfort, schließlich sollte „Erika“ auch solche Kunden überzeugen, die sich gewöhnlich in höheren Fahrzeugklassen umsahen. Die Ingenieure begnügten sich daher nicht mit reinen Abstimmungsarbeiten, sondern integrierten den Relax-Faktor gleich mit ins Konzept. Und so kamen eben auch die Hinterräder in den Genuss, einzeln und unabhängig voneinander mit dem Chassis verbunden zu werden.

„Im größten Segment des Marktes hat Ford jetzt möglicherweise das modernste Auto“, konnte Peter Weyer denn auch bei der Modellvorstellung den Journalisten ein überschriftentaugliches Zitat liefern. *„Das bedeutet für uns eine Trendwende. Die vor Jahren getroffenen Entscheidungen für eine neue Modell-Generation werden jetzt deutlich sichtbar.“* Trotzdem: Die Welt drehte sich weiter, die Automobilentwicklung steht niemals still, und so kam bereits 1986 die vierte Escort-Generation auf den Markt.

Die 4. Ford Escort Modell-Generation (1986 bis 1990): Facelift plus Feinschliff – wie aus einem guten Auto ein noch besseres wurde

Der Escort IV war ein Repräsentant der Maxime „Evolution statt Revolution“. Umwälzende Neuerungen waren daher nicht zu erwarten. Wozu auch? Qualität und Modellvielfalt hatten bei der Vorgänger-Generation schließlich gestimmt, und weil auch das Design nach wie vor Anklang fand, gingen die Designer ebenfalls sehr vorsichtig zur Sache. Weil dennoch nichts so gut ist, dass man es nicht noch verbessern könnte, hatte Ford allerdings Rückmeldungen der Kunden in die Modell-Überarbeitung einfließen lassen. Und so blieb, von Karosserie und Ausstattung über Motoren, Fahrwerk und passive Sicherheit bis hin zur Qualität, letztlich doch kein Bereich unangetastet. „Erika“ wurde zur Escort-Generation IV weiterentwickelt.

Dank Magermix-Technik: mehr Leistung, weniger Verbrauch

Dass die vierte Escort Modell-Generation noch wirtschaftlicher war als ihre Vorgänger, war vor allem ein Resultat konsequent wirkungsgradoptimierter Magergemisch-Benzinmotoren, deren „Lean-fast-burn“-Verbrennungsverfahren zu Leistungs- und Drehmomentsteigerungen bei reduziertem Kraftstoffverbrauch beitrug. Die Vergaser-Varianten wurden wartungsfrei und kontaktlos gezündet, die Einspritzer über eine rechnergesteuerte Kennfeldzündung. Für Zuwächse bei Antriebskomfort und Laufruhe sorgten hydraulisch gedämpfte Motorlagerungen. Geschaltet wurde, je nach Ausführung, über Vier- und Fünfgangboxen. Fahrer des 90 PS-Benziners konnten diese Tätigkeit auf Wunsch einer Dreigang-Automatik überlassen.

Wesentliche Bedeutung hatte ein neu konstruiertes 1,4-Liter-Triebwerk, bei dem speziell geformte Einlasskanäle das Frischgas per Drall-Effekt effizienter verwirbelten und so den Verbrennungsablauf noch kontrollierter ablaufen ließen. Dieser erste „Magermotor der zweiten Generation“ basierte in seiner Grundkonzeption auf dem 1,6-Liter-CVH-Motor, war langhubig ausgelegt und verfügte über eine hydraulische Ventilsteuerung. Für die Gemisch-Aufbereitung war ein speziell entwickelter Weber-Doppelvergaser zuständig. Das neue Triebwerk ersetzte die alte, 69 PS starke Version mit 1,3 Liter Hubraum und brachte mit 75 PS nicht nur einen deutlichen Leistungszuschlag – es war auch sparsamer und sauberer.

Gleichwohl gab es auch wieder eine 1,3-Liter-Version, den so genannten „Valencia-Motor“, eine hubraummäßig aufgestockte Version des 1,1-Liter-Triebwerks. Die vom Vorgängermodell bekannten 1,1- und 1,6-Liter-Motoren blieben im Einsatz, wurden allerdings gründlich

überarbeitet. Beachtlich war dabei die Leistungssteigerung der 1,6-Liter-Vergaserversion, die von 79 auf 90 PS erstarkte.

Von der Feinarbeit profitierte auch das überarbeitete und neu abgestimmte Fahrwerk. Der vordere Stabilisator wurde neu angelenkt, die Querlenker wurden überarbeitet und Gummibuchsen durch reibungsarme Kugelgelenke ersetzt. Eine weitere Neuheit nicht nur im Escort, sondern in der gesamten deutschen Kompaktklasse, war der Einsatz eines mechanisch-hydraulischen Antiblockier-Bremssystems ABS. Die Escort Versionen XR3i und RS Turbo erhielten ABS ab Werk, die schwächeren Brüder ließen sich auf Wunsch mit ABS ausrüsten.

Modernisierter Innenraum

Auch der Innenraum des Escort IV wurde modernisiert. Das Cockpit wies nach der Überarbeitung eine Design-Verwandtschaft zum Marken-Flaggschiff Scorpio auf, dazu kamen neue Seitenverkleidungen, neue Sitze sowie ein überarbeitetes Heizungs- und Lüftungssystem. Für die Ausstattung gab es ebenfalls Upgrades.

Bereits die Basisversion „C“ verzögerte mithilfe eines Bremskraftverstärkers und vorderer Scheibenbremsen und schob dem Spritklau mittels abschließbarem Tankdeckel einen Riegel vor. Der fahrerseitige Außenspiegel ließ sich zudem von innen justieren, die Heckscheibe beheizen und die Scheibenwischer gingen bei Bedarf ihrer Aufgabe im Intervallmodus nach. Halogenscheinwerfer fraßen sich nächstens durch die Dunkelheit und Kopfstützen sorgten für Sicherheit. Wer da noch eins draufsetzen wollte, machte sein Kreuzchen bei „CL“ und erfreute sich an zusätzlichen Sicherheitsfunktionen wie Heckwischer und Nebelschlussleuchte sowie an Genusszutaten wie Velours-Teppich und Zigarettenanzünder.

Auf dem Gipfel des Luxus schließlich thronte nach wie vor der „Ghia“, der mit zusätzlichen Zierleisten, großflächigen Rad-Abdeckungen, einer Teillederausstattung und dezenten Ghia-Wappen den Etwas-Besserverdiener-Status seines Besitzers unübersehbar signalisierte.

Natürlich waren auch der Luftikus der Escort-Riege, das Escort Cabriolet, und dessen sportliche Kollegen XR3i und RS Turbo wieder mit von der Partie. Der XR3i erhielt einen neu gestalteten Heckspoiler mit integriertem Sehschlitz für sicheres Rückwärtspeilen und *eine noch exakter definierte Luftumströmung des Fahrzeugkörpers*. Parallel zur 105 PS-Ausführung gab es eine Version mit Katalysator und 90 PS. Gegen Ende des Modellzyklus wurde die 105 PS-Version durch eine 102 PS starke Kat-Version ersetzt.

Das Spitzenmodell der Baureihe, der RS Turbo mit 132 PS, war nur in Details verändert worden, unter anderem mit einer größeren, vom Sierra XR4i übernommenen Bremsanlage. Von der Cabriolet-Version gab es hübsche Sondermodelle: 1989 kam zu Ehren des deutschen Tennisidols Boris Becker ein ganz in Weiß gehülltes XR3i-Sondermodell namens „BB“ auf den Markt. Auch die Varianten in schicker Zwei-Farb-Lackierung und dazu passender Verdeckfarbe kamen beim stilbewussten Achtziger-Jahre-Publikum gut an.

Von „Highlight“ bis „Bravo 88“: weitere Sondermodelle

Weitere Escort IV-Sondermodelle, die Ford auflegte, hießen „Highlight“ und „All White Edition“. Der „Highlight“ war das einzige Escort IV-Modell, das es in Pazifik-Blau gab, die „All White Edition“ war das einzige Escort IV-Modell, das mit weißen Ledersitzen ausgeliefert wurde. Sie hatte einen braunen Armaturenräger und in Wagenfarbe lackierte Alufelgen. Optisch lehnten sich beide Editionen mit ihren Kotflügel-Verbreiterungen, den Schwellern und Felgen an den Escort RS Turbo an.

Hinzu kamen weitere Sondermodelle, die oft nur in kleiner Stückzahl oder von speziellen Ford-Händlern aufgelegt wurden, wie zum Beispiel die „Palm Beach Edition“, den „Avus“, den „Bravo“ oder den „Bravo 88“.

Außerdem gab es Sonderanfertigungen zum Beispiel für den Transport von Menschen mit körperlichen Einschränkungen.

Die 5. Ford Escort-Modell-Generation (1990 bis 1992): Breite Basis mit sechs Karosserie-Varianten

Gemessen am Investitions- und Ressourcenaufwand war das Projekt CE-14, der Escort der fünften Generation und sein Stufenheckbruder Orion, mit rund 2,5 Milliarden Mark das aufwendigste und weitreichendste, das Ford bis dato umgesetzt hatte. Für optimale Qualität und höchstmögliche Kundenzufriedenheit vom Start weg hatte Ford ein neues Programm-Management mit ganzheitlichem Ansatz etabliert, das neben Konstruktion, Design und Fertigung auch Aspekte wie Marketing, Kundenmeinung und die Rolle der Zulieferer einbezog. Dabei wurden unter anderem ausgesuchte Privatfahrer in sechs europäischen Ländern mit Vorserienfahrzeugen auf große Produkt-Erlebnisreise geschickt, um im Alltagsbetrieb letzte Schwächen oder versteckte Fehlerquellen zu enttarnen. *„Das Marktsegment des Escort ist mit 35 Prozent das mit Abstand wichtigste in Deutschland“*, sagte der damalige Ford-Vorstand John Hardiman. *„Ich wünsche mir, dass es hier wieder zu einem richtigen Dreikampf der deutschen Großserienhersteller kommt“* – eine klare Ansage in Richtung Volkswagen und Opel und deren Produkte Golf und Kadett. Erreichen sollte der Escort dieses Ziel durch bodenständige Basisarbeit. *„Die Käufer kleinerer Fahrzeuge wollen nicht Revolution, sondern Evolution, so Hardiman weiter. „Technische und formale Experimente sind nicht gefragt. Der enorme Erfolg des neuen Fiesta bestätigt diese Philosophie“*. Ziel war vielmehr, *„ein gutes Fahrzeug durch ein noch besseres zu ersetzen, bei dem gezielt Produktschwächen des Vorgängermodells ausgemerzt wurden – das versteht Ford unter Fortschritt, der dem Kunden dient“*.

Nach wie vor zählte Modellvielfalt zu den Stärken der Escort-Familie

Nach wie vor zählte Modellvielfalt zu den Stärken der Escort-Familie. Als drei- oder fünftürige Fließheckausführung, als Cabriolet und in den Kombi- beziehungsweise Transporter-Varianten Turnier und Express deckte allein der Escort fünf Nutzungsbereiche ab. Ergänzt wurde er durch den viertürigen Ableger Orion im klassisch-konservativen Stufenheckschnitt, auch wenn Ford den Orion oberhalb des Escort positionierte.

Komfort und Platzangebot wichtiger als Aerodynamikrekorde um jeden Preis

Dr. Werner Kalkert, damaliger Vorstand Produktentwicklung, konnte aus der Sicht des Technikers nur beipflichten. *„Bei Volumenautos mit hohem Preis-/Leistungsverhältnis dokumentiert sich technischer Fortschritt nicht notwendigerweise in der Zahl von Nockenwellen und Ventilen. Dass der neue Escort nur sieben Millimeter länger ist als der alte, die Innenraumlänge aber um 40 Millimeter wuchs – das ist ebenso Fortschritt wie der um 70 Zentimeter verkleinerte Wendekreis ... Ich bin stolz auf den neuen Escort und Orion. Sie verfügen über komplett neue Karosserien und ein komplett neues Fahrwerk. Die Motoren wurden überarbeitet, sie sind wirtschaftlich und umweltschonend, ihre Technik ist millionenfach bewährt. Die neuen Modelle sind komplett ausgestattet, reparatur- und wartungsfreundlich und bieten ein hohes Maß an Qualität. Was braucht man mehr, um von technischem Fortschritt zu sprechen?“*

Aufgrund überzeugender Markterfolge – immerhin acht Millionen Ford Escort waren seit der Umstellung auf Frontantrieb und Fließheck weltweit verkauft worden – sah man bei Ford keinen

Anlass, den Design-Charakter des Kompaktmodells (abfallende Frontpartie, Fließheck mit angedeutetem Kofferraum) grundlegend zu verändern. Allerdings präsentierte er sich nun eine Stufe „smarter“: die Linien fließender, die Scheiben bündig eingepasst, mit niedriger Gürtellinie und großen Glasflächen. Und wenn auch aerodynamische Outfits zu den damaligen Schönheitsidealen zählten und die Windkanalspezialisten bei der Karosserie-Gestaltung ein gewichtiges Wörtchen mitredeten: Die Windschlüpfrigkeit war laut Ford *nicht das Maß der Dinge*. Kalkert erklärte auch warum: *„Aerodynamikrekorde um jeden Preis standen bei der Entwicklung von Escort und Orion nicht im Vordergrund – optimaler Komfort und Platzangebot waren uns wichtiger. Dennoch müssen die neuen Modelle mit Luftwiderstandsbeiwerten von cw 0,32 bis 0,35 den Vergleich nicht scheuen. Das sind sehr gute Werte für formal vernünftige Autos“*.

Eine markante Sicke, ausgehend von den Scheinwerfer-Oberkanten und fortlaufend über die Türgriffschalen bis hinein in die Heckleuchten und quer über die Heckklappe, teilte die Karosserie in zwei Partien: geradlinig und eher schlank im oberen Teil, gerundeter im unteren. Die Heckklappe reichte bis zum Stoßfänger herab und bot eine breite Ladeöffnung. Beim Cabriolet blieb der „Henkelkorb“-Überrollbügel Bestandteil des markanten Erscheinungsbildes. Marktuntersuchungen von Ford hatten nämlich ergeben, dass die meisten Freiluftfahrer auf dieses sichtbare Sicherheitsdetail nicht verzichten wollten. Der neu konstruierte Bügel beinhaltete nun allerdings versenkte Haltegriffe für die Fond-Passagiere und höhenverstellbare Gurtpunkte. Und weil beim Offenfahren die Aerodynamik auch im Innenraum wichtig ist, wurden Rücksitzlehnen und Heck so gestaltet, dass sie den Luftstrom ablenkten und dadurch unangenehme Zugluft weitgehend eliminierten.

In Länge und Breite leicht, beim Radstand dagegen kräftig zugelegt

Obwohl der Escort V in der Länge nur leicht wuchs, gleichzeitig aber beim Radstand (plus 125 Millimeter) und bei der Spurweite deutlich zulegte, zeigten sich Komfortmaße wie Schulterfreiheit, vorderer Sitzverstellbereich und Beinraum im Fond überproportional verbessert. Das Schluckvermögen des Kofferraums begünstigte eine Ausdehnung der Reisedauer, im Fließheck ließ sich mit 380 Liter nun eine ganze Reisetasche mehr verstauen. Auch das Cabrio fasste beachtliche 322 Liter. Einen neuen Klassenstandard setzte dies bezüglich der Turnier: Auf 2,1 Quadratmetern Fläche und mit 1.425 Litern Raumvolumen verschlang er Packgut buchstäblich wie ein schwarzes Loch – eine Raumausnutzung, an der fortschrittliche Hilfsmittel wie computergestützte „CAD“-Konstruktionsverfahren und die geballte Power dreier Ford-Rechenzentren in Köln-Merkenich, Großbritannien und den USA erheblichen Anteil hatten. Weitere Punkte im Komfort-Kapitel brachte ein neues Mischluftsystem für Heizung und Lüftung, bei dem vergrößerte Einlassquerschnitte und ein neu konstruiertes Dreistufigengebläse nicht nur den Luftdurchsatz um mehr als ein Drittel erhöhten; auch vereiste Front- und Seitenscheiben von Laternenparkern wurden nun deutlich schneller abgetaut.

Die Ausstattungen ließen an Umfang und Vielfalt ebenfalls kaum Wünsche offen, selbst in der Basisversion „CL“ musste der Fahrer alles andere als asketisch leben. Von innen einstellbare Außenspiegel, heizbare Heckscheibe, Verbundglas-Frontscheibe, Nebelschlussleuchte, Scheibenwischer mit Intervallschaltung, eine geteilt umklappbare Rücksitzbank, Kofferraum-Fernverriegelung, Heckscheiben-Wisch-/Wasch-Anlage: Alles war drin, alles dran, und zwar serienmäßig. Die Topversion „Ghia“ präsentierte sich zudem in schicker Metallic-Lackierung, der sportive „S“ mit geschärftem Fahrwerk für die Kurvenhatz und das Cabriolet mit einer kratzfesten Heiz-Heckscheibe. Dazu kam eine aus Kundensicht erfreulich kurze Liste mit Extras wie Servolenkung, Alarmanlage, Zentralverriegelung oder elektronisches Antiblockier-Bremssystem, mit deren Hilfe sich der Escort-Kauf veredeln ließ. Für den offenen Escort standen drei Verdeck-Farben zur Auswahl, Zutaten wie Sportsitze und ein Sportlenkrad setzten zusätzliche Akzente.

Die Benziner erfüllten die strenge US-Norm '83, die Diesel schafften sogar US '87

„Für den Escort bietet Ford ein Motorenprogramm an, das auch im Wettbewerbsvergleich keine Wünsche offen lässt. Die Antriebsaggregate sind wirtschaftlich, umweltschonend, drehmomentstark und basieren auf einer Technik, die sich millionenfach bewährt hat“, sagte Entwicklungsvorstand Kalkert. In der Tat hatte Ford bei der Antriebspalette des Escort V die Sauberkeit zur wichtigen Maxime erhoben: Die Benziner der zweiten CVH-Generation, ausgestattet mit elektronischer Monopoint-Einspritzung und vollelektronischer Kennfeldzündung – zum Marktstart waren das zwei Varianten mit 1,4 beziehungsweise 1,6 Litern Hubraum und 71 respektive 105 PS – hatte man mittels geregelter Dreibege-Katalysator auf den Leistungsstand der US-Norm '83 gebracht. Der 60 PS starke 1,8-Liter-Diesel war mit einem Oxidations-Kat bestückt, der sogar die Grenzwerte der strengen US-Norm '87 unterbot; eine noch zugkräftigere 90 PS-Version ergänzte später das Selbstzünder-Angebot.

Sämtliche Antriebsversionen wurden ab Werk mit einem manuellen Fünfgang-Schaltgetriebe kombiniert. Als Option war für die 1,4-Liter-Benzinerversion ein stufenloses CTX-Automatikgetriebe *mit theoretisch unendlich vielen Gangstufen* im Angebot.

Escort XR3i 2000 und Escort Cosworth Turbo

Die sportlich orientierten Kunden kamen etwas später ebenfalls zu ihrem Recht, und das im wahrsten Wortsinn mit Nachdruck: Zum einen brachte Ford den gehörig angeschärften XR3i 2000 mit einem 150 PS starken Zweiliter-Hochleistungs-Sechzehn-Ventiler auf den Markt. Neuer Boss der Truppe wurde allerdings ein Allrad-Raubtier mit längs eingebautem, 220 PS starkem Turbo-Herzen unter einer von Hutzen durchbrochenen Fronthaube und einem Brett von Heckflügel, auf dem man eine vollständige Brockhaus-Enzyklopädie hätte abstellen können. „Cossie“, wie Kenner ihn liebevoll nannten, entstammte – wie das Antriebskonzept vermuten lässt – nicht wirklich der Escort'schen Entwicklungslinie, sondern war vielmehr auf der Plattform des größeren Bruders Sierra Cosworth entwickelt worden – mit der eigentlichen Bestimmung, außerhalb befestigter Straßen auf Rallyepfaden Ruhm und Ehre der Marke mit dem blauen Oval zu mehren.

„Mit eigenständigem Design und außergewöhnlicher Fahrwerks- und Antriebstechnik dokumentieren XR3i 2000 und Cosworth Turbo das große Potenzial dieser neuen Baureihe für die 90er Jahre“, merkte Dr. Werner Kalkert mit Stolz an.

Die 6. Ford Escort-Modell-Generation (1992 bis 1995): Optimierte Sicherheitsstruktur und ein Design mit weicheren Linien

Obwohl sich die hohen Erwartungen an die fünfte Escort-Generation in Form gestiegener Produktionszahlen und Marktanteilen laut des damaligen Ford Bosses John Hardiman trotz starker Konkurrenz *„voll und ganz“* erfüllt hatten, gab es bereits nach zwei Jahren *„drei wesentliche Gründe, das Thema Escort/Orion zu aktualisieren und damit das Potenzial der Modellreihe weiter auszuschöpfen: die Modernisierung des Motorenprogramms, die fortschreitende technische Entwicklung auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit und die generelle Abschwächung der Nachfrage nach Automobilen auf wichtigen Märkten Europas“*.

Zur Wahl standen in bewährter Manier die drei- und fünftürigen Fließheckmodelle, der viertürige Orion mit Stufenheck, das Cabriolet, gleich drei sportliche Dreitürer (XR3i, RS 2000 und RS Cosworth) sowie der Turnier und der Kleintransporter Escort Express.

Und weil es bei aller Bescheidenheit trotzdem nahelag, den technischen Fortschritt auch optisch zu dokumentieren, hatten die Designer an der Überarbeitung kräftig mitgewirkt und ihrem

Erfolgsmodell einen neuen Look verpasst. Dessen typische Proportionen wie die nach vorn abfallende Motorhaube und das Fließheck mit dem angedeuteten Kofferraum-Stummel, die niedrige Gürtellinie und die großen Glasflächen blieben zwar erhalten, die Linienführung wurde aber insgesamt weicher. Das aerodynamisch verfeinerte Gesicht des Escort VI prägte nun ein ovaler, in die Motorhaube integrierter Lufteintritt. In der Heckansicht setzten großflächige Rückleuchten deutliche Signale. Die Klappe selbst war stärker gewölbt als beim Vorgängermodell und rund sieben Zentimeter länger, die Heckscheibe zudem vergrößert. Äußere Erkennungsmerkmale des aktualisierten XR3i waren ein neu gestalteter Heckspoiler und eine schicke Auspuffblende aus Edelstahl.

Das Konzept „16V“ war motorentechnisch sinnvoll und ein begehrter Image-Turbo

Mit einem neuen, 66 kW (90 PS) starken 1,6-Liter-DOHC-Sechzehnventiler setzte Ford im Escort der sechsten Generation die Erneuerung seiner Motoren fort und avancierte so zum ersten deutschen Automobilhersteller, der diese angesagte 16V-Technologie bereits in den Basis-Modellen zum Einsatz brachte. Sowohl dieses Triebwerk als auch zwei Leistungsstufen einer weiteren 16V-Variante mit 1,8 Litern Hubraum und 77 kW (105 PS) beziehungsweise 96 kW (130 PS) gehörten zur neuen Gattung der Ford-„Weltmotoren“, die mittels neuester Verfahren entwickelt worden waren. WERS beispielsweise (Worldwide Engineering Releasing System) diente dem schnellen, weltweiten Austausch von Design-Daten, während der Vorteil des „Simultaneous Engineering“ darin lag, dass Fertigung und externe Zulieferer von Beginn an in die Entstehung der sechsten Escort-Generation eingebunden waren.

Um kräftiges Durchzugsvermögen bei niedrigen und mittleren Drehzahlen zu erzielen, hatten die Konstrukteure dem Drehmomentverlauf besonderes Augenmerk gewidmet. So erreichte die 1,6-Liter-Version einen maximalen Punch von 134 Newtonmetern bei 3.000 min^{-1} . Das Triebwerk sei allerdings *„nicht als hochdrehender Motor ausgelegt, sondern bietet Kraft aus dem Keller“*, sagte Motorenschef Dr. Werner Kalkert. *„Mindestens 90 Prozent des maximalen Drehmoments sind im Bereich von $1.500 \text{ bis } 5.000 \text{ min}^{-1}$ verfügbar. Zudem versetzt uns diese Motorengeneration in die Lage, in Bezug auf die Umweltverträglichkeit mit an die Spitze unserer Wettbewerber zu rücken“*.

Die 1,8-Liter-Varianten des XR3i mit 105 beziehungsweise 130 PS schafften sogar 156 Nm bei 4.000 min^{-1} respektive 162 Nm bei 4.500 min^{-1} . Dem Escort RS 2000 als sportlichstem Mitglied der Escort-Modellfamilie vorbehalten blieb die 150 PS starke Zwei-Liter-Version, die mit 190 Nm Maximaldrehmoment besonders stramme Antritte auf die Fahrbahn zaubern konnte.

Sämtliche Benzinmotoren der Escort-Familie waren serienmäßig mit einem geregelten Katalysator ausgerüstet. Dem 1,8-Liter-Diesel hatte man als Reinigungskräfte eine Abgasrückführung plus Oxidations-Katalysator mitgegeben und diesen damit zum wahren Mustersauberer gemacht: Die Schadstoff-Grenzwerte der US-Norm '87 unterbot der Selbstzünder ebenso wie den maximalen Partikelaustritt von 0,08 g/km gemäß der nach dem damaligen deutschen Umweltminister benannten „Töpfer-Norm.“ Geschaltet wurde in allen Fällen manuell per Fünfgangbox, ein stufenloses CTX-Getriebe für die neuen 1,6- und 1,8-Liter-16V-Motoren sowie ein Allradantrieb mit Visko-Sperrdifferenzial vergrößerten später die Antriebsauswahl. Den Olymp des Escort-Fahrdynamik-Programms besetzte unverändert der RS Cosworth.

Die gesamte Karosserie-Struktur wurden auf den neuesten Stand gebracht

Weil das Know-how und die Entwicklung bei der passiven Sicherheit zügig voranschritten, griffen die Ingenieure auch hier noch einmal tief in die Substanz ihres Kompakten ein. Sie modifizierten die gesamte Karosserie-Struktur, verstärkten die Fahrgastzelle und implantierten Flankenschutz, Sicherheitslenksäule und ein „Low-HIC“-Lenkrad (Head Injury Criterion) mit großem, gepolstertem Pralltopf.

Auch in puncto Umwelt war der Escort VI im positiven Sinne ziemlich grün, bestand doch das Auto zu 80 Prozent aus wiederverwertbaren Materialien und machte sich damit noch vor seinem Dienstantritt zur künftigen Rohstoffquelle. Selbst die irgendwann fällige Verschrottung war vorab geregelt: Seit 1991 gewährte Ford eine Rücknahmegarantie für Altfahrzeuge. Darüber hinaus war das Unternehmen an verschiedenen Forschungsgruppen beteiligt und erarbeitete in Kooperation mit dem Verband der Automobilindustrie und mit Unterstützung des nordrhein-westfälischen Wirtschaftsministeriums neue Recyclingkonzepte. Im Werk Köln hatte man dazu eine Pilot-Demontageanlage für Altfahrzeuge eingerichtet und stellte die daraus gewonnenen Erkenntnisse lizenzierten Altautoverwertern zur Verfügung.

Die Ausstattung des Escort VI war bereits in der Basis-Version „CL“ reichhaltig. Trotzdem hatte Ford noch etwas draufgepackt – den „Ghia“-Modellen zum Beispiel ein elektrisches Sonnendach, Kopfstützen im Fond, einen elektrischen Fensterheber auf der Fahrerseite, ein Gepäcknetz im Laderaum und Kartenleselampen. Diese Großzügigkeit hatte eine erfreulich kurze Optionsliste zur Folge, mit der Käufer ihren neuen Escort on top ausstaffieren konnten. Für XR3i und RS 2000 beispielsweise gab es das elektrische Schiebedach als Sonderausstattung, für das Cabrio eine elektrische Verdeck-Betätigung und eine Lederausstattung, außerdem Audiosysteme und die elektronische Diebstahlsicherung „Ford Key Code.“

Die Benziner-Varianten oberhalb der 1,3-Liter-Basisversion hatten eine Servolenkung. Im Einsdreier selbst arbeitete weiterhin die sogenannte „Wülfrather Lenkung“, im Prinzip eine konventionelle Zahnstangen-Konstruktion, allerdings eine besonders pfiffige: Unterschiedliche Verzahnungen sorgten bei Geradeausfahrt für ein straffes, direktes Lenkgefühl, außerdem wurden die Lenk- und Haltekräfte in Kurven und beim Rangieren reduziert.

Die 7. Ford Escort-Modell-Generation (1995 bis 1998): Ford optimiert die Baureihe in Design, Sicherheit, Komfort und Ausstattung

Dass im Januar 1995 nicht nur ein neues Jahr startete, sondern auch ein neues Ford-Modell, gehörte zur Tradition des Unternehmens. Diesmal präsentierte sich der Escort der siebten Generation mit gestrafftem Modellprogramm, aktualisiertem Design, diversen technischen Schmankerln und einer neu gegliederten Ausstattungshierarchie, in der anstelle der früheren Buchstaben-Kombinationen Modellnamen verteilt wurden. „Flair“ verkörperte die komfortable und wirtschaftliche Basis-Ausführung; die Ausführung „Fun“, erkennbar an Details wie einem Heckspoiler in Wagenfarbe, Sport-Lederlenkrad und weiß unterlegten Instrumenten, stand für eine jugendlich-frische Note, „Ghia“ für dezent-luxuriöses Ambiente. Bei unverändert sieben Karosserie-Versionen und den jeweils kombinierbaren Antrieben ergaben sich somit 56 Möglichkeiten, einen Ford Escort VII auszuwählen.

Maßstäbe in der Klasse setzte eine nochmals verbesserte Sicherheitsausstattung. Ein Airbag für Fahrer und Beifahrer zählten ebenso zur Serie wie ein Seitenaufprallschutz und „Anti-Dive“-Sicherheitssitze vorn mit Gurt-Stopper, Gurtstraffer und Gurthöhen-Verstellung. Zum Schutz vor Langfingern mit Vorliebe für Kompaktmodelle führte Ford für die Benziner-Varianten die elektronische Wegfahrsperren-Generation „PATs II“ ein.

Limousine und Turnier wurden zum gleichen Preis angeboten

Eine gute Sitte, die Ford bei anderen Baureihen bereits erfolgreich umgesetzt hatte, kam nun auch dem Escort VII beziehungsweise dessen Käufern zugute: Bei gleicher Ausstattung kosteten die vier- und fünftürigen Limousinen sowie der Turnier das gleiche Geld. *Das neue*

Angebot ermöglicht den Kunden eine von finanziellen Erwägungen unabhängige Kaufentscheidung, die sich allein an den persönlichen Nutzungsansprüchen und formalen Vorlieben orientiert, erklärte Ford dazu. Duncan Roke, damaliger Marketingdirektor der Kölner Ford-Werke, konnte mitteilen: „Die reichhaltige und zielgruppenorientierte Serienausstattung der neuen Modell-Linien sowie die für den neuen Modelljahrgang vorgenommenen Verbesserungen in den Bereichen Fahrkomfort, Geräuschentwicklung, Kraftübertragung und Umweltverträglichkeit geben dem Escort ein klares Produktprofil, mit dem er zu den Spitzenmodellen in der kompakten Mittelklasse gehört. Nicht zuletzt der in dieser Klasse beispielhafte Schritt, den Escort Turnier zum selben Preis anzubieten wie die Limousinen, wird dazu einen wichtigen Beitrag leisten.“

Das Gesicht der Fließ- und Stufenheck-Versionen – die „Orions“ durften sich nun ebenfalls Escort nennen – prägte eine geglättete, aerodynamisch verbesserte Frontpartie mit neuen Scheinwerfern, die in einer Linie mit einem ebenfalls überarbeiteten, schmaleren Lufteinlass lagen. Modifizierte Flanken, eine glatter und runder konturierte Motorhaube sowie ebenfalls neue Außenspiegel und Türgriffe ergänzten das Designerwerk. Die Interieur-Spezialisten griffen die fließenden Formen auf und gestalteten den Instrumententräger unter funktionalen und formalen Aspekten ebenfalls neu. Als Oberflächenbeschichtung kam dabei ein Zwei-Komponenten-Material zur Anwendung, das Ford in Zusammenarbeit mit mehreren Lackherstellern entwickelt hatte, und das etliche Vorteile bot: einen reduzierten Lösungsmittelanteil, volle Recyclingfähigkeit, angenehme Haptik, Lichtbeständigkeit sowie höhere Resistenz gegenüber Umwelteinflüssen und mechanischer Beanspruchung.

Zugewinne beim Handling

Für Zugewinne beim Handling sorgten die Fahrwerks-Ingenieure mit einer optimierten Vorderachs-Konstruktion und einer stark überarbeiteten Hinterachse. Gasdruckdämpfer für die vorderen Federbeine bei den Zetec-Benzinern und Dieselsonversionen, modifizierte Federn und neue Dämpferkennungen, eine grundlegend überarbeitete Servolenkung sowie eine Hinterachse mit erhöhter Rollsteifigkeit ließen den Escort VII noch sauberer dem vorgegebenen Kurs folgen. Auch das Komfortkapitel hatte Ford ausgiebig bearbeitet. Besonderes Augenmerk der Entwickler galt dabei körpergerechten Sitzen, deren Formen, Polster und Bezüge nach damals aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen gestaltet waren.

Ebenso hohe Entwicklungspriorität hatte das Eliminieren unerwünschter Geräusche. Unter tätiger Mithilfe des elektronischen Hochleistungs-Rechenkünstlers „Cray“ in der amerikanischen Firmenzentrale verwirklichten die Geräusch-Spezialisten des neu errichteten Kölner Akustikzentrums dazu ein umfangreiches Programm zum Ausschalten von Geräuschquellen und zur Optimierung der bestehenden Geräusch-Isolierung. Das führte unter anderem zum Einsatz neuer Dichtungen im Außenbereich der Karosserie sowie zu neuen Motorlagerungen, einer effektiver abgedichteten Stirnwand, einer neu gestalteten Auspuffanlage sowie gezielten Versteifungen, beispielsweise an der Ölwanne und an Nebenaggregaten wie Lichtmaschine, Klimakompressor und Anlasser. Last, but not least, trugen neu dimensionierte Aufhängungsbuchsen an der Hinterachse und neue Isolationsteile an den hinteren Dämpferdomen zur akustischen Kultivierung bei.

Neu im Programm war eine zweite Allradversion neben dem „Cossie“

Beim Antriebsprogramm blieb das Benziner-Angebot mit der 60 PS starken 1,3-Liter-Version als Basis und dem RS Cosworth auf der Pole Position unverändert. Auf der Dieselseite standen dem 60 PS-Sauger „Endura-D“ zwei ebenfalls 1,8 Liter große Endura-DE-Varianten mit 70 und 90 PS zur Seite. Neu im Programm war eine zweite Allradversion neben dem „Cossie“, verfügbar in Kombination mit dem 66 kW (90 PS) starken 1,6-Liter-„ZETEC“-Vierventiler. Ein Planetenradsatz im Verteilergetriebe leitete dabei das Motordrehmoment im Normalfall zu 40 Prozent an die Vorder- und zu 60 Prozent an die Hinterachse. Trat an einer der Achsen Schlupf

auf, delegierte eine Visco-Kupplung die Kraft zu der Achse mit der höheren Haftung, im Extremfall bis zu 55 Prozent nach vorne oder maximal 75 Prozent nach hinten. Die Getriebe des Escort erhielten durch weiteren technischen Feinschliff wie Doppelsynchronisierungen und abgedichtete Getriebewellenlager noch mehr Schaltkomfort und Dauerhaltbarkeit.

Einzigartig: eine Umtauschgarantie

Was den Escort der siebten Generation innerhalb seiner Klasse außerdem in ein günstiges Licht stellte, waren die Servicefreundlichkeit und die niedrigen Wartungskosten. Für Vielfahrer hatte Ford den Umfang der notwendigen Wartungsarbeiten noch einmal deutlich reduziert. Große Inspektionen und Sicherheitskontrollen waren bei den Benzinern jetzt nur noch alle 45.000, bei den Dieselmodellen alle 20.000 Kilometer fällig. Die Produktionsqualität des für seine Effizienz vom Massachusetts Institute of Technology (MIT) ausgezeichneten Ford-Werks Saarlouis, weiterhin „Geburtsort“ des Ford Escort, zeigte sich auch an zusätzlichen Serviceangeboten. Bestes Beispiel: die in Europa einzigartige Umtauschgarantie für Neufahrzeuge. Trat in den ersten 30 Tagen oder 1.500 Kilometern nach dem Kauf ein Fehler auf, konnte der Kunde sein Auto gegen ein anderes, neues Ford-Modell eintauschen. Auch eine Langzeit-Reparaturgarantie gehörte dazu, und die bedeutete: Für eine Reparatur zahlten die Kunden nur einmal. Trat dieser Fehler ein weiteres Mal auf, wurde kostenlos nachgebessert.

Und wenn sich auch das Rad der Zeit weiterdrehte und sich statt eines Escort der achten Generation ein vergleichsweise futuristisch anmutendes Modell namens Focus auf die Jagd nach der Gunst des Kunden machte – ohne den Ballast nachträglicher Verklärung wird der Escort als exakt das in Erinnerung bleiben, was er wirklich war: ein rundum ehrliches Auto.

Der Ford Escort im Motorsport

Wer das erfolgreiche Wirken des Escort auf europäischen Rallyeparcours und Rundstrecken im Detail nachvollziehen möchte, dem sei eine Lektüre besonders ans Herz gelegt: „Momentaufnahmen – eine Zeitreise durch 75 Jahre Ford Motorsport in Deutschland“, lautet der Titel des Buches (Herausgeber: Ford-Werke AG, erschienen im Heel-Verlag), geschrieben von Rainer Braun, einem der namhaftesten deutschen Motorsportjournalisten, und ebenso ausdrucksstark ins Bild gesetzt von der renommierten Motorsport-Bildagentur Kräling. Die nachfolgenden Auszüge und Anleihen aus diesem Werk sollen Eindrücke von den zahlreichen Kämpfen vermitteln, die der Escort auf Rallyepfaden und Rundstrecken erfolgreich geschlagen und damit zur außerordentlichen Motorsport-Expertise des Unternehmens beigetragen hat.

Motorsport war in den Technik-Genen des Escort verankert

Dass die in der Ford-Werbung immer wieder angesprochenen Sport-Talente des Escort keine Marketingparolen waren, sondern im technischen Genom des Fahrzeugs wurzelten, zeigte von Beginn an der englische, etwas ältere Markenbruder des deutschen Escort. Nach gerade einmal acht Monaten Marktpräsenz auf der Insel (Einführung dort: Januar 1968) konnte sich seine Erfolgsbilanz durchaus sehen lassen: Doppelsieg beim Großen Preis der Tourenwagen auf dem Nürburgring und eine weitere Erfolgs-Doublette bei der internationalen „Tulpen-Rallye“ durch drei Länder. Dazu Einzelsiege bei der internationalen Rallye von Irland, auf dem belgischen Ardennenkurs und beim Bergrennen von Argeles in den französischen Pyrenäen, Klassensieg und Platz drei im Gesamtklassement auf der Rallye San Remo sowie ein Mehrfach-Triumph beim Rallye-Cross im englischen Croft, wo der Escort bei fünf Starts viermal als Erster und einmal als Zweiter die Ziellinie kreuzte.

1969: Bereits in der ersten Vollsaison attackierte der „Hundeknochen“ auf breiter Front

Im Herbst 1968 begann die ruhmreiche Sportgeschichte des Escort, kurz nachdem sich Ford im Sommer dazu entschlossen hatte, eine eigene Motorsportabteilung zu gründen: Vier

„Hundeknochen“ traten als „Team Ford Köln“ beim 500-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring an – davon zwei Prototypen mit BDA-Formel 2-Motoren, ein Twin Cam 1600 und ein 1300 GT. Am Ende sah allerdings nur der Twin Cam die Zielflagge, die anderen bleiben beim Debüt auf der Strecke.

In der ersten Vollsaison, 1969, attackierten die „Hundeknochen“ aber auf breiter Front. Mit der Deutschen Rundstrecken-Meisterschaft und dem Deutschen Berg-Championat hatte sich Ford die damals populärsten Wettbewerbe vorgenommen. Obwohl der Bergtitel an die Konkurrenz verloren ging, war die Sache dennoch als marketingrelevante Begleitmaßnahme bei der Markteinführung und Etablierung der neuen Baureihe als Erfolg zu werten.

Das Jahr 1969 sollte aber erst der Anfang einer unglaublichen Sport-Karriere sein, die der Escort in den folgenden 30 Jahren durchlief. Werkseinsätze wurden zwar ab 1970 zugunsten des neuen Capri ausgesetzt, dafür entdeckten aber Privatteams die Qualitäten des Escort als Allround-Renntourenwagen. Vor allem der GT 1300 kam ab 1970 vorzugsweise zum Einsatz. Zusätzlich schrieb Ford die Nachwuchs-Rennserie „Escort Pokal“ aus – den ersten deutschen Markenpokal. Auch die Tuner nahmen sich des 1300 GT an und hauchten ihm in der Gruppe 2-Version bis zu 140 PS ein.

Ab 1973 betraute Ford den „Zakspeed“-Rennstall in Niederzissen (Ortsgemeinde im Landkreis Ahrweiler/Rheinland-Pfalz) offiziell mit den Motorsport-Auftritten des Escort. Erste Zielsetzung der neuen Allianz war, in der Zwei-Liter-Division der Deutschen Rennsport-Meisterschaft „DRM“ die Überlegenheit der BMW 2002 zu brechen. Die Saison sollte als das Jahr der großen Duelle zwischen beiden Marken in die Motorsportgeschichte eingehen. Das Saisonfinale war ein Rennen auf der sprichwörtlichen Messerschneide und endete mit einem Doppelsieg für Ford (Dieter Glemser im Escort, Hans Heyer im Capri) sowie dem Titel in beiden Divisionen. Für den Escort war dies nach 1969 der zweite wichtige Tourenwagentitel. 1974 ergab sich im Prinzip das gleiche Bild: Wieder der Großkampf Ford versus BMW, erneut wurde BMW geschlagen, wieder Glemser im Escort Meister.

1977: das spannendste DRM-Jahr

Ende 1974 hieß es dann Abschied nehmen vom „Hundeknochen“, der mit drei deutschen Meisterschaften ein gutes Stück der Ford-Motorsporthistorie mitgeschrieben hatte. Danach dominierte der Escort II zwei weitere Jahre die DRM. Die Fahrertitel, jeweils hart erkämpft in beinhalten Prestige-Duellen mit Klaus Ludwig, holte in beiden Fällen Hans Heyer – Fans und Insidern als der Mann mit Tiroler-Hut ein Begriff.

Zum spannendsten Jahr der gesamten DRM-Zeit wurde aber 1977. Bei der Neuauflage des Markenduellts Ford gegen BMW musste sich die Escort-Mannschaft mit Hans Heyer und Armin Hahne unter anderem einer heftig attackierenden Übermacht des BMW Junior-Teams (Manfred Winkelhock, Marc Surer, Eddie Cheever im 320i) erwehren. Man beharrte sich nach allen Regeln der Kunst. Die DRM-Meisterschaft gewann indes Porsche.

Mit der aufkommenden Turbo-Ära entstand 1978 eine neue Großwetterlage im deutschen Tourenwagensport. Mit saugenden Triebwerken waren vielleicht noch Blumentöpfe, aber keine Meisterschaften mehr zu holen, und Ford legte den Schwerpunkt seines Werks-Engagements auf den Capri.

Die Karriere des Escort war damit aber nicht zu Ende, im Gegenteil: In der Hand von Tunern und Privatteams schuf er sich, zumeist mit nachträglich adaptierter Turbo-Power, in der DRM eine neue Bühne. Und nicht nur dort. In der frisch ausgeschriebenen Deutschen Rennsport-Trophäe (DRT) für Gruppe-2-Tourenwagen tummelten sich etliche Escort BDA mit Saugmotor, und in der umkämpften Gruppe-1-Kategorie für seriennahe Tourenwagen übernahm der Escort

in der Zwei-Liter-Klasse dank talentierter Privatfahrer ebenfalls die Regentschaft. In den Folgejahren kam es sogar zu einem regelrechten Escort-Boom im Breitensport. Ford erkannte die Zeichen der Zeit und schrieb einen Sportpokal aus, dessen Dotierung im Laufe der Jahre bis auf 400.000 DM anstieg. Rundstrecken- und Bergmeisterschaften sowie Slalom- und Rallyewettbewerbe waren begehrte Ziele der Preisgeldjäger. Immer mehr geriet die Escort-Klasse bei den Gruppe-1-Rennen zum Knaller, weil Spannung und Action durch die Teams kaum zu überbieten waren. Die Hauptdarsteller dieser Zeit hatten eines gemeinsam: den unverwüstlichen Escort RS. Allein zwischen 1978 und 1983 gab es 14 Titel für private Escort RS-Piloten.

Kein Auto in der Ford-Geschichte war erfolgreicher auf Renn- und Rallyepisten

Kein Auto in der Geschichte des Unternehmens hat sich über so viele Jahre und so erfolgreich auf deutschen und internationalen Renn- und Rallyepisten behaupten können wie der Escort in seinen insgesamt 15 Wettbewerbsversionen. Dazu haben vor allem die privaten Teams und Fahrer beigetragen, die sich im Lauf der Jahre intensiv mit der Technik dieses Dauerbrenners beschäftigten. Vor allem in der seriennahen Gruppe 1 gab es regelrechte „Tuner-Kriege“.

1984 schließlich wurde die DRM von der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) für Großserienwagen abgelöst. Der Escort in seiner bisherigen Spezifikation passte nicht mehr in das neue Reglement, womit nach fast 15-jähriger Präsenz auch dessen Ära in der ersten Tourenwagen-Liga zu Ende ging. Davon unberührt blieb freilich der Breitensport. Dort drifteten Escort RS-Privatfahrer munter weiter zu immer neuen Erfolgen, vor allem bei den beliebten Nürburgring-Events, dem 24-Stunden-Rennen oder dem Langstreckenpokal, bei Slaloms, Rallyes und freien Tourenwagenrennen. Selbst in den 1990er-Jahren fügte der Unverwüstliche seiner Racer-Vita immer neue Abschnitte hinzu: In der Deutschen Tourenwagen Trophy (DTT) und im ab 1993 ausgeschriebenen ADAC GT-Cup starteten gleich mehrere Escort RS Cosworth und leiteten so eine Renaissance des Escort ein.

Selbst in den letzten Jahren seines Sportlerlebens war der Escort nicht kleinzukriegen

Noch 1993 holten Turbo-Cossies sowohl den DTT-Titel als auch die Deutsche Rallye-Meisterschaft. Sozusagen als krönendes Halali fegte von 1995 bis 1998 ein von Ford ausgeschriebener RS 2000-Pokal als fester Bestandteil der neuen Top-10-Rennserie über einen Großteil jener Rennstrecken, auf denen 25 Jahre zuvor schon die Teilnehmer der Cup-Erstaufgabe mit dem „Knochen“ frühen Lorbeer gesammelt hatten.

Erst Ende 1998 fiel dann endgültig der sportliche Vorhang für den Escort. Mit dem Focus stand der Nachfolger schon parat: kompakt, stark, schnell – ein Auto, das in die Zeit passte. Und in den Sport.

Ford-Werke GmbH

Die Ford-Werke GmbH ist ein deutsches Automobilunternehmen mit Sitz in Köln. Das Unternehmen beschäftigt an den Standorten Köln und Saarlouis mehr als 24.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit der Gründung des Unternehmens im Jahr 1925 wurden mehr als 40 Millionen Fahrzeuge produziert. Für weitere Informationen zu den Produkten und Dienstleistungen von Ford besuchen Sie bitte www.ford.de.

Kontakt: Isfried Hennen
Ford-Werke GmbH
0221/90-17518
ihennen1@ford.com