

AUTOHEEK

2

PRIS 2.50



ALLES
OVER DE
FORD
ESCORT



ALLES OVER DE FORD ESCORT



Populair wetenschappelijk magazine voor automobilisten. Elke uitgave is geheel gewijd aan één automodel in verschillende uitvoeringen.

Verschijsning: 4x per jaar.

Uitgave:
Ton Thies Productions b.v.
Van Hoytemastraat 55
Postbus 97655
2509 GB Den Haag
Telefoon: 070-281188
Telex: 31159

Eindredactie: Vic Sniekers

Vormgeving:
Grafisch Produktie Bureau
Leiderdorp

Druk:
Nijgh Offset
Rijswijk

Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande toestemming van de uitgever worden overgenomen of vermenigvuldigd.

Prijs: f 2,50

©
Ton Thies Productions 1980

IN DIT NUMMER

Autotheek Profiel	3
Ontwikkeling kostte 4 jaar en 6 miljard	4
De naam is FORD	10
Codenaam: Erika	12
Kleurenposter	16
Autotheek Test: de Escort	18
Autotheek wijst u de weg in de Escort	22
De Ford Escort in de Rallyesport	26
Typen en modellen	30



DE ESCORT NIEUW VAN BUMPER TOT BUMPER

De nieuwe, in september 1980 geïntroduceerde Ford Escort heeft alleen z'n naam nog met z'n overigens zeer achtenswaardige vier miljoen voorgangers gemeen: voor de rest is de auto van bumper tot bumper opnieuw ontworpen, inclusief de serie motoren, waaruit voor de verschillende versies een keuze kan worden gemaakt.

Het kostte Ford vier jaar ontwikkelingswerk en een record-investering van 6 miljard gulden om de nieuwe Escort te maken tot wat hij nu is: een zeer eigentijdse middenklasser met voorwielaandrijving, een maximum aan aerodynamica, economisch in prijs, gebruik en onderhoud en met het comfort, dat het publiek op de wereldmarkt in de jaren tachtig zal verlangen.

De automobilist kan kiezen uit 5 versies:

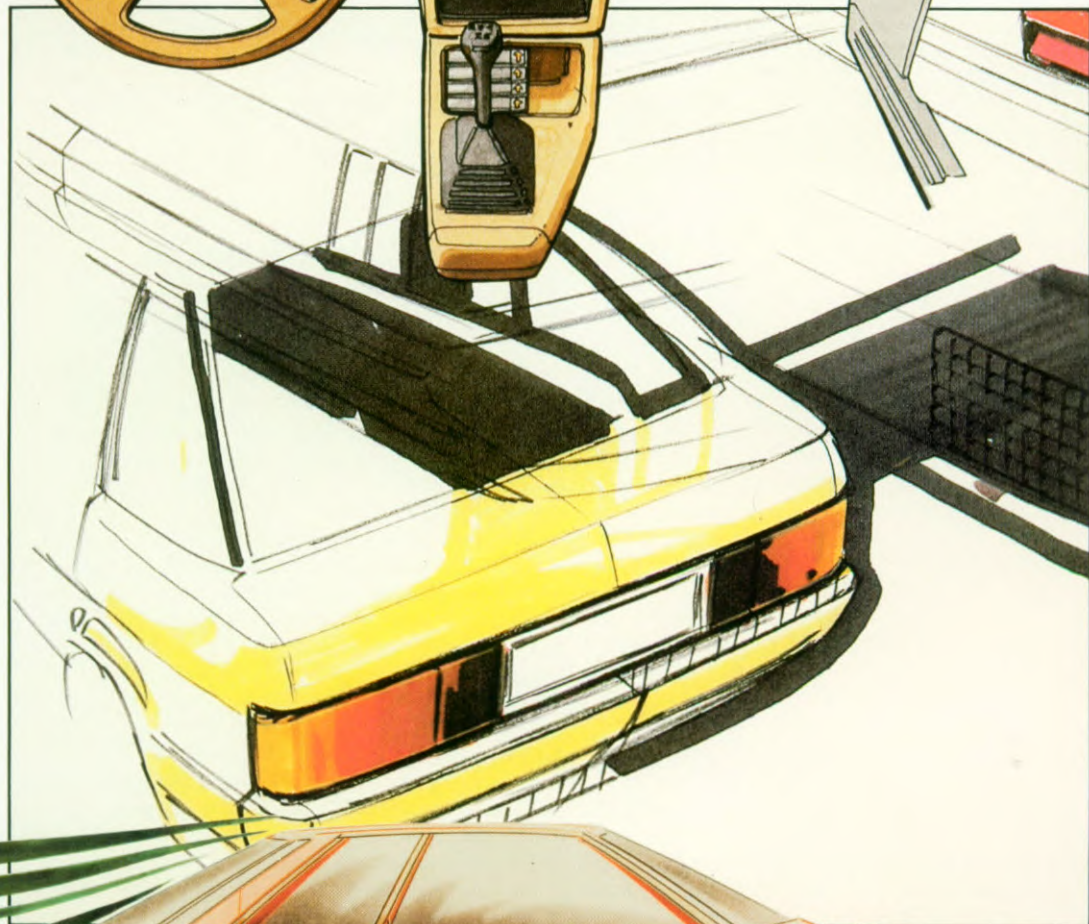
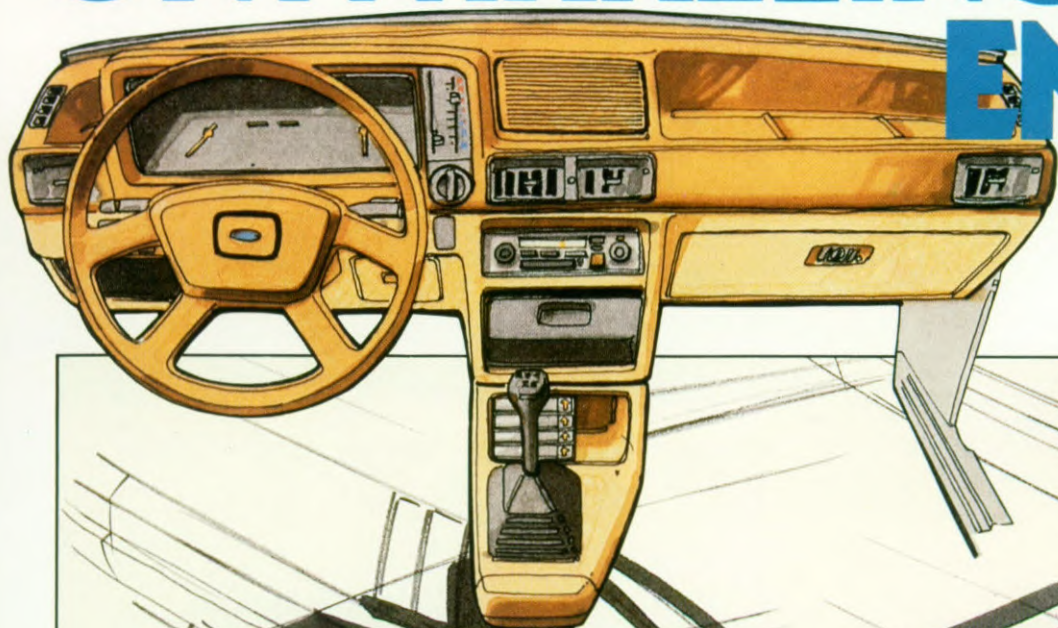
- de Escort 3- en 5-deurs en de 3-deurs Stationwagon.
- de Escort L 3- en 5-deurs en 3-deurs Stationwagon.
- de Escort GL 3- en 5-deurs en 3-deurs Stationwagon.
- de Escort Ghia 3- en 5-deurs en 3-deurs Stationwagon.
- de sportieve XR 3 3-deurs sedan met opgevoerde motor.

De nieuwe CVH motor wordt gebouwd in 1,1, 1,3 en 1,6 liter uitvoering. In de XR 3 wordt deze laatste versie voorzien van een tweetraps Weber carburateur.

Sterk punt van de motor is zijn zuinigheid: daarmee plaatst de nieuwe Escort zich in de voorste gelederen van de benzine-spaarders en die hebben zonder twijfel de toekomst.

AUTOtheek ZET ALLES OVER AUTO'S VOOR U OP EEN RIJTJE

ONTWIKKELING K EN 7



OSTTE VIER JAAR ES MILJARD



De introductie op de markt van de nieuwe Ford Escort is een veel ingrijpendere operatie geworden dan het traditioneel lanceren van een nieuw model. Betekende het uitbrengen van de Ford Fiesta in 1976 al een historische mijlpaal in het totale investeringsprogramma met een recordbedrag van 2 miljard gulden aan ontwikkelingskosten, inclusief de bouw van een nieuwe fabriek in Valencia, Spanje, het Escort project is een nog groter geldverslindend project geworden. Uitgangspunt voor de Ford ingenieurs was ditmaal immers niet alleen een opvolger te maken voor de bestaande Escort, waarvan er sinds 1968 meer dan 4 miljoen zijn geproduceerd, maar een auto te ontwerpen die functioneel voor de jaren '80 zou zijn, dus afgestemd en aangepast aan de veranderde economische en sociale omstandigheden na de oliecrisis. Bovendien moest de Escort een "wereldauto" worden, zowel geschikt voor de Europese als de Amerikaanse markt, waar Ford dringend behoefte had aan een nieuwe "compact"-auto als tegenhanger van de stroom Japanse en Europese importwagens.

Ford management gaf daarom volledig groen licht voor een auto, die totaal nieuw kon worden ontworpen van vóór tot achterbumper, die een moderne lijn zou krijgen met een maximum aan aerodynamica, met een geavanceerde techniek van onderstel met vóórwielaandrijving en die een hoogst efficiënte en economische motor als krachtbron zou meekrijgen.

De ontwikkeling van de nieuwe Escort begon in 1976. Het totale programma, waarvan zowel de researchcentra van Ford in Engeland, Duitsland en Amerika werkten, heeft meer dan vier jaar geduurd en vergde een — in de autowereld — nieuwe record-investering van 3 miljard dollar (6 miljard gulden), mede door de ontwikkeling van de geheel nieuwe CVH-motor in 1,1; 1,3 en 1,6 liter uitvoering, van welke versies de laatste ook in Amerika zal worden gevoerd. In het investeringsprogramma is ook de bouw van een geheel nieuwe motorenfabriek in de Engelse stad Bridgend in Zuid Wales opgenomen als-

mede de uitbreiding van de Rouge motorenfabriek in Dearborn in Amerika. Het motorenproject kostte Ford alleen al 1 miljard dollar en dat de verdere ontwikkeling van de nieuwe Escort zo'n gigantische investering vergde, is een gevolg van het



feit, dat elk schroefje en boutje aan deze auto, ieder onderdeel tot en met de portiersloten toe, totaal nieuw is. Dat dit een enorme extra belasting heeft betekend voor het gehele test- en duurzaamheidsprogramma van deze nieuwe auto spreekt voor zich. Meer dan 2000 prototypen hebben de laatste jaren van de ontwikkeling miljoenen kilometers afgelegd in alle uithoeken





van de wereld: in Europa alleen al hebben ruim 1000 nieuwe CVH motoren meer dan 16 miljoen kilometers afgelegd. Ford is dus zeker niet over één nacht ijs gegaan bij de gehele ontwikkeling van de nieuwe Escort. Het is géén gemakkelijke opgave om een auto van top tot teen nieuw te ontwerpen. Het is ook tamelijk ongebruikelijk in de autowereld. Want over het algemeen worden als "nieuw" aangekondigde modellen veelal opgebouwd uit bestaande componenten of al dan niet voorzien van de bestaande motoren. Het Escort project mag dan ook gerust als een uniek gebeuren in de automobielwereld beschouwd worden, een ontwikkeling die – gezien de kosten – wellicht ook nooit meer door één automobielconcern alleen zal kunnen worden gerealiseerd. Want de sterk geavanceerde technieken zullen de noodzaak van nauwere samenwerking op ontwikkelingsgebied tussen de verschillende fabrikanten steeds groter maken.

Voorwielaandrijving

Bekijken we de fraai-gestyleerde nieuwe Escort van wat dichterbij, dan zien we,

dat dank zij de voorwielaandrijving een geheel nieuwe wielophanging mogelijk werd. Aan de voorzijde domineren nog steeds de McPherson veerpoten in combinatie met een verder verfijnde wielgeleiding en geometrie.

Achter is de grootste verbetering wel de verdwijning van de starre as, die plaats maakte voor een moderne onafhankelijke wielophanging met schroefveren, keurig op de plaats gehouden door middel van dwarsstabilisatoren en in lengterichting geplaatste geleide armen.

Een lichtere constructie, die ook op slechte wegen een hoge mate van veercomfort waarborgt, nog afgezien van een in alle opzichten verbeterde wegligging.

Uiteraard is de nieuwe Escort van schijfremmen vóór en trommelremmen achter voorzien, bekrachtigd op alle modellen behalve 1.1ltr. sedan en diagonaal gescheiden.

Men kan dus zonder overdrijving stellen, dat de nieuwe Escort inderdaad geheel nieuw is, ook "van onderen".

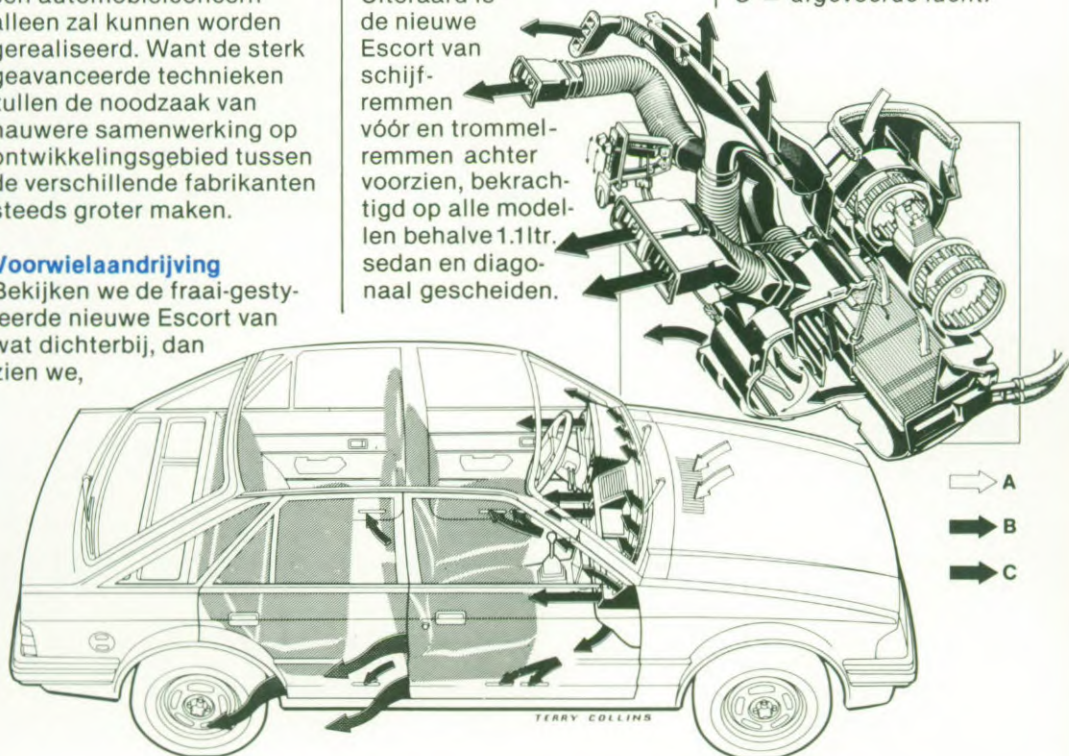
Sterke "troef"

Het is de ontwerpers van de nieuwe Escort duidelijk ernst geweest: men heeft zich gerealiseerd, dat de markt in de tachtiger jaren om zeer sterke troeven vraagt.

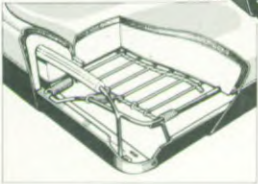
Zo'n "troef" bouw je niet door de nadruk te leggen op een aardig modelletje of een vernuftig interieur met elektrisch bediende zijruiten, een standaard ingebouwde

Grote aandacht is besteed aan een goede interieurventilatie.

A = koude lucht,
B = verwarmde lucht,
C = afgevoerde lucht.



Stoelen van een zeer gedegen ontwerp.



radio of uitdraaibare voorzittingen. Jazeker, veel auto's worden daar wel op verkocht en ze zijn voor de fabrikant beslist belangrijk. Maar wie ook over tien of twintig jaar nog als autofabrikant wil bestaan, zal met andere zaken moeten aankomen. Een efficiënte motor als de splinternieuwe CVH van Ford, een minimaal onderhoud bij ver uit elkaar liggende periodieke beurten, een carrosserie met eenvoudige te repareren of te vervangen delen na kleine schades, niet alleen zeer licht van constructie maar ook van uitnemende kwaliteit, waardoor een lange levensduur wordt gegarandeerd en een hoge mate van betrouwbaarheid van alle delen waaruit de auto is opgebouwd. Met daarbij nog een veilige, voorspelbare wegligging, een lange levensduur van de componenten van het onderstel dat in z'n totaliteit licht maar toch sterk, en compact moet zijn. Het is eigenlijk zo simpel samen te vatten:

de autobezitter van de 80er jaren moet in z'n portemonnee kunnen voelen dat hij in een auto van een nieuw decennium rijdt. Een auto waar hij nauwelijks naar hoeft om te kijken en die hem heel weinig kost.

Aandacht voor details

Om dat te bereiken wordt enorm veel research gedaan op allerlei gebied. Wat de eigenaar van een nieuwe Escort daarvan zal merken is, naast een laag brandstofverbruik, dat hij zijn auto slechts éénmaal in de 12 mnd. of 20.000 km. voor een servicebeurt kwijt zal zijn. Voor de gemiddelde man is dat eens per jaar. Veel controles zullen kunnen worden uitgevoerd zonder iets te hoeven demonteren, andere werkzaamheden zullen helemaal niet meer hoeven te worden gedaan. Zoals versnellingsbakolie verversen. Deze blijft er de gehele levensduur van de auto in zitten. Er is bij het ontwerpen van de nieuwe Escort veel aandacht aan details besteed. De portiersloten zijn nu zo ontworpen dat diefstal erg moeilijk is geworden. Ford houdt om begrijpelijke redenen geheim, wat ze precies hebben uitgevonden, maar zegt alleen dat er meer dan 1000 verschillende sleutelcombinaties bestaan en dat het twintig keer moeilijker is geworden om zonder de bijbehorende sleutel in de auto te komen. Politiefunctionarissen in geheel Europa hebben daaraan meegewerkt.

Het stuurslot is van een zodanige constructie, dat er 24 gaten in een ring in de stuurkolom zijn gemaakt waarin een veiligheidspal kan vallen. Een speciale ring van gehard staal in de stuurkolom voorkomt dat het stuurwiel kan worden gedemonteerd, wanneer het in het slot zit.

De koppeling hoeft niet meer te worden gesteld en de bekende plezierig te bedienen versnellingsbak van Ford is ook bij de nieuwe dwarse plaatsing van de motor behouden gebleven.

De zittingen en rugleuningen zijn van een dusdanig ontwerp dat medici moesten toegeven dat bij deze bouw wel heel weinig gevaar voor doorgezakte ruggen zou bestaan.

Alle portieren van de nieuwe weling zijn geventileerd om het gevaar van condens uit te bannen en vooral ook om de geheel nieuwe interieurventilatie te vervolmaken. De benzinevulopening en de pijp erachter is zo gemaakt, dat zelfs de slordigste pompbediende geen benzine meer kan morsen bij het tanken.

Ford liet nieuwe zekeringen ontwerpen die gemakkelijker herkenbaar en te vervangen zijn: elke auto krijgt een complete reserveset mee.

Veel van genoemde en vele andere details zijn voor de koper van een nieuwe Escort onzichtbaar. Maar bij elkaar zijn ze telkens een stap voorwaarts in het nieuwe denken over een automobiel en van belang voor een verhoogde efficiency en verlengde levensduur.

GLOEDNIEUWE MOTOR

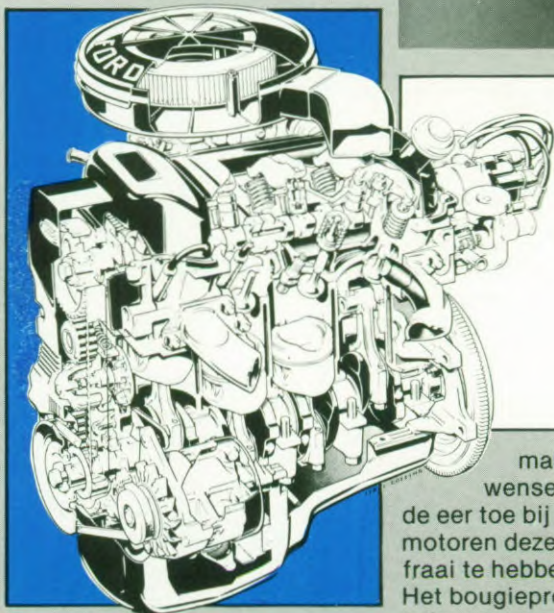
BIEDT "IN STILTE"

GROTERE PRESTATIES

Het komt niet zo vaak voor dat in een geheel nieuwe auto, zoals de Escort, ook een compleet nieuwe motor staat. Meestal zit er onder het koetswerk van een nieuwe wagen het aangepaste mechaniek van het voorgaande type.

Ford heeft voor de Escort echter een compleet nieuwe serie motoren ontwikkeld, omdat de steeds strenger wordende eisen op het gebied van de luchtverontreiniging en de noodzaak van een zuiniger verbruik dat wenselijk maakten. Met de overigens nog uitstekende Kent-motoren zou Ford in de loop van de jaren tachtig in de problemen zijn geraakt. Immers, wanneer bestaande machines moeten worden aangepast aan nieuwe eisen dan kan worden verwacht, dat er op den duur teveel kostbare voorzieningen moeten worden getroffen die het rendement van de motor doorgaans niet bevorderen.

Om tot een optimaal resultaat te kunnen komen, is Ford bij de ontwikkeling van de nieuwe serie motoren met een schone lei begonnen. Zeer bewust is besloten geen gebruik te maken van bestaande onderdelen, machines of zelfs fabrieken. Het uitgangspunt is de vorm van de verbrandingskamer geweest. Tenslotte bepaalt die vorm in hoge mate hoe goed de verbranding kan verlopen en dus hoe gunstig het rendement van de motor is. En hoe hoger het rendement, hoe minder brandstof er nodig is en hoe minder luchtverontreiniging



er wordt veroorzaakt. Gekozen is voor de halfbolvormige verbrandingskamer die als optimaal kan worden beschouwd en die tevens de mogelijkheid biedt tot het gebruiken van tegenover elkaar geplaatste zeer grote kleppen, die een goede "ademhaling" van de motor mogelijk maken. Daarbij doen zich echter twee problemen voor: het is moeilijk de bougie centraal te plaatsen bij deze opstelling en om de kleppen naar behoren te bedienen is een tweetal bovenliggende nokkenassen, die de motor duur en gecompliceerd



maken, eigenlijk wenselijk. Ford komt de eer toe bij de nieuwe CVH-motoren deze problemen fraai te hebben ondervangen. Het bougieprobleem is opgelost door een compleet nieuw type bougie te ontwikkelen met een dunne schagt. Deze bougie steekt schuin de verbrandingskamer in en de elektroden produceren vrijwel in het hart van de ruimte hun krachtige vonk. De bediening van de kleppen kon Ford regelen middels één bovenliggende nokkenas, hydraulische klepstoters (geen kleppen meer stellen, dus minder onderhoud) en uniek gevormde geperste tuimelaars. Om dit alles mogelijk te maken, zijn de kleppen in twee richtingen onder een hoek van enkele graden gemonteerd. De hydraulische stoters – die



Aangezien de motoren in de Escort dwars voorin staan, moest ervoor worden gezorgd dat het blok een grote mate van stijfheid heeft, omdat anders de wanden van het motorblok in trilling geraken en zo het geluidsniveau nodeloos omhoog brengen. Met behulp van de universiteit van Leuven is een computer-model ontwikkeld, waarmee in korte tijd theoretisch alle mogelijke constructies van het blok met verschillende soorten versterkingsribben konden worden beproefd. De beste daarvan zijn als proto-

garage. De oliepomp wordt direct door de krukas aangedreven en de ontsteking is aan het eind van de nokken-assen gemonteerd.

De nieuwe motoren van Ford zijn geen goedkope machines. Weliswaar is een aantal dure constructies (zoals twee bovenliggende nokkenassen) vermeden, maar daar staat tegenover dat op andere plaatsen — waar dat duidelijke voordelen bood — het gebruik van dure materialen en constructies niet is gemeden.

De nieuwe CVH-motoren — waarvan de afkorting staat voor Compound Valve-angle Hemispherical chamber, ofwel vrij vertaald: kleppen onder een dubbele hoek in een halfbolvormige verbrandingsruimte — worden gebouwd in drie verschillende grootten: 1,1 liter, 1,3 liter en 1,6 liter. Alle drie de versies worden gevoed middels de door Ford eerder op de Taunus toegepaste carburateur met variabele venturi.

Eén versie van de 1,6 liter — die goed is voor 71 kW (96 pk) in plaats van 58 kW (79 pk) voor de normale 1600-motor, heeft een tweetraps Weber carburateur. Deze motor wordt in de snelste Escort gebruikt. De vermogens van de overige motoren lopen uiteen van 41 kW (55 pk) voor de 1100, die geschikt is voor normale benzine, tot 51 kW (69 pk) voor de 1,3 liter.

Ford's nieuwe CVH-motoren worden gemaakt in een daarvoor speciaal gebouwde fabriek in Wales en in Amerika. In totaal zullen rond een miljoen van deze machines per jaar worden vervaardigd. Voorlopig voor gebruik in de Escort en de Amerikaanse varianten daarvan. Later zullen deze motoren ook in andere daarvoor geschikte Ford-modellen worden gemonteerd.



perfect werken, ook al draait de motor 6000 toeren! — staan rechtstreeks op de nokken van de nokkenas en de ingewikkeld gevormde tuimelaars bedienen de kleppen als het ware om een hoekje. Om de toevoer van vers mengsel en de afvoer van verbrande gassen zo goed mogelijk te doen verlopen, zijn wijde kanalen gebruikt, waarin de klepgeleiders nauwelijks uitsteken. De ademhaling van de motor is dan ook voortreffelijk. Vanwege de goede warmtegeleidende eigenschappen heeft Ford een lichtmetalen cilinderkop toegepast. De compressieverhouding is 9,0:1 (geschikt voor normale benzine) of 9,5:1 (super). Veel, zeer veel, heeft Ford gedaan om de geluidsproductie van de motor zo laag mogelijk te houden.

type gebouwd en op de testbank aan de tand gevoeld. Deze gloednieuwe methode heeft niet alleen een geweldige tijdsbesparing opgeleverd, maar ook het resultaat mag er zijn. De geluidsproductie van de motor ligt beduidend onder die van normale machines in deze klasse.

Het onderhoud aan de motor is zo gemakkelijk mogelijk gemaakt. Onder meer door te streven naar eenvoud. De getande riem, bij voorbeeld, drijft de nokkenas en waterpomp aan, maar voor de wisselstroomgenerator is een aparte v-snaar gebruikt. Op die manier worden gecompliceerde spaninrichtingen voorkomen, terwijl de belasting van de riemen laag blijft en er in geval van een breuk van de v-snaar kan worden doorgereden naar een

Tijdens een nogal verhitte directievergadering op het hoofdkantoor in Dearborn, vroeg Henri Ford II een dwarsliggend directielid ten einde raad of hij eigenlijk wel wist, wiens naam er buiten op de gevel hing.

Dat was een paar jaar geleden. Het kon toen nog.

De man in kwestie is zijn geluk inmiddels elders in de Amerikaanse auto-industrie gaan beproeven en Henri Ford II, kleinzoon van de oprichter, heeft na 34 jaar het concern te hebben geleid, in 1979 het roer overgegeven aan zijn tweede man, Philip Caldwell.

Er zit nu nog één Ford in de directie van het concern, doch niet meer in de top.

Maar de naam Ford blijft het ijzersterke signatuur.

DE NAAM IS

Ford is in de Verenigde Staten het tweede grote automobielconcern met eigen staalfabriek en eigen glasfabrieken. Ford spreekt een aardig woordje mee in de ruimtevaart-technologie en is een van 's werelds grootste tractoren- en bedrijfsauto-fabrikanten. Henry Ford I was zelfs één der eersten die landbouwtractoren fabriceerde en dan zijn we al terug in de beginjaren van de wereldberoemde T-Ford, waarvan er meer dan 15 miljoen zijn gebouwd. Eén van de beste voorbeelden van het oorspronkelijke denken van de oude Henry Ford is wel de lopende band geweest, waarop hij als eerste auto's in grote series ging bouwen. Deze zelfde vooruitdenkende Henry Ford I, was in zijn privé denken nog wel zo puriteins, dat hij arbeiders en zelfs naaste medewerkers ontsloeg, wanneer hij hoorde dat deze, ook al was het thuis en in hun vrije tijd, rookten of alcohol gebruikten! Ford is nu één van die automerken die men overal op de wereld kan tegenkomen met fabrieken buiten de Verenigde Staten in onder andere Canada, Brazilië, Argentinië, Mexico, Zuid-Afrika, Australië, Engeland,

Duitsland, Spanje, Frankrijk en Nederland.

In totaal werken er bij Ford bijna 500.000 mensen en de jaarlijkse verkopen van auto's, trucks en tractoren liggen in de buurt van de 6 miljoen eenheden. Verdeeld tussen de Verenigde Staten met Canada en de rest van de wereld is die verhouding respectievelijk ruim 3,8 miljoen en bijna 2,2 miljoen. Evenals de andere Amerikaanse autoreuzen heeft ook Ford indertijd enkele beroemde merken opgekocht, zoals Lincoln en Mercury en gebruikt deze namen nu nog voor de topmodellen in haar productie. Ruim voor de Tweede Wereldoorlog werden in Europa, met name in Duits-



Foto bovenaan de pagina: Henri Ford I, met de vrouw van zijn vroeg gestorven zoon Edsel en Henri Ford II, die tot 1979 het concern heeft geleid.

Foto midden: Imposant voorbeeld van een Amerikaanse Ford uit de 50er jaren: de Thunderbird 1958.

Foto hierboven: In Engeland bouwde Ford auto's van een geheel ander kaliber, zoals deze Popular, eveneens uit de 50er jaren.



land en in Engeland Ford Fabrieken gesticht en in de vijftiger jaren bestond er geruime tijd een licentiebouw van Simca modellen met een Ford V-8 motor.

Proces

Vergeleken bij Europa kwamen de Verenigde Staten wat achteraan met de bouw van de eerste auto's. Henry Ford I bouwde weliswaar reeds in 1896 zijn eerste vierwieler, maar het zou toch nog tot 1903 duren, voordat er sprake was van een echt productiemodel. Dit was dan de Model A Runabout. Maar voordat het zover was had Ford en in wezen elke andere vroege autofabrikant in de VS te kampen met een uit 1895 daterend patent op naam van George Selden. Dit hield een monopolie in op de fabricage van alle zelfbewegende vierwielige voertuigen. Selden had zijn patent verkocht aan de Association of Licensed Automobile Manufacturers en deze sleurde Ford voor de rechtbank toen deze zijn eerste auto buiten de ALAM om en zonder aan deze patentrechten te betalen, wilde verkopen. Tijdens het

proces, dat grote belangstelling kreeg van binnen- maar ook buitenlandse pers, omdat met name in Engeland een vergelijkbare situatie bestond met Daimler, bleek dat Ford's auto door een viertaktmotor werd aangedreven en het Selden patent een automobiel met tweetaktmotor betrof. De klacht werd niet-ontvankelijk verklaard en Henry Ford was de held van de Verenigde Staten en kreeg de erenaam "Mr. Trust-buster".

De autoproductie kon beginnen en reeds in 1909 kwam de beroemde T-Ford die tot 1927 zou worden gebouwd in een totaal van 15 miljoen stuks. Reeds na enkele jaren had Amerika het oude Europa qua mobiliteit allang ingehaald, een positie die tot op heden nog niet is veranderd.

Niet naar Rotterdam

Assemblage van "thuis vervaardigde onderdelen" in het buitenland, en dit geval buiten Amerika en dus in Europa, is oorspronkelijk een Amerikaanse uitvinding waarmee General Motors is begonnen. Maar Ford liet niet lang op zich wachten en trok in 1924 \$ 100.000 uit voor de bouw van een importeurschap en later assemblagefabriek in Nederland. Toen in 1928 Henry Ford zelf naar Rotterdam kwam om de eerste steen te leggen voor de nieuwe fabriek waarvoor de grond aan het Marconiplein reeds gekocht was, weigerde hij zelfs om z'n auto uit te komen. Hij liet weten dit een volkomen ongeschikte plek te vinden.

De kosten van het vervoer per schip naar fabriek zouden te groot worden, oordeelde hij en die eerste steen werd nooit gelegd. Het Rotterdamse plan werd verlaten en de

nieuwe Ford fabriek kwam er toch maar dan enige jaren later, in Amsterdam bij de Hembrug. Behalve de eerder genoemde T-Ford, diens opvolger de A-Ford uit 1927 – auto's die de massamotorisering in de Verenigde Staten hebben ingeleid – zijn er nog verscheidene wereldberoemde modellen gebouwd zoals de Lincoln Zephyr die vooral in de dertiger en veertiger jaren bij filmsterren enorm aansloeg, de latere Lincoln Continental en de nu nog steeds bestaande Thunderbird, de sportwagen van Ford uit het midden der vijftiger jaren, de succesvolle Mustang en later de Europese tegenhanger Capri. De eerste V-8 motor kwam in 1932, maar ondanks de fabricage daarvan in onder andere Nederland en Frankrijk, werd deze in Europa nooit een groot verkoopssucces. De fabrieken in Duitsland en Engeland gingen zelfstandig eigen modellen bouwen. De beroemde Ford Taunus met het wereldbolletje in de neus, de Popular, Prefect, Anglia, alle kleine Engelse viercilinder kop-zijklep modellen en de grotere broers Consul, Zephyr en Zodiac veroverden Europa in de vijftiger jaren. Door deze eigen producten was Ford ook een Europese autofabriek geworden. Als gevolg van de onvoorstelbaar hoge ontwikkelingskosten en mede door de vraag naar steeds kleinere, zuinige en goedkoop te onderhouden auto's, wordt de "Wereldauto" – een begrip, waar al langer mee wordt gespeeld – steeds meer een realiteit. Het project "Erika", de nieuwe voorwielaangedreven Escort, is voorbestemd Ford's Wereldauto voor de tachtiger jaren te worden.



CODENAAM

ERIKA

Er moest een nieuwe, zuinige motor komen, die de bekende "Kentmotor" zou aflossen en waarbij bepaalde conventionele constructies zouden worden verlaten om gewicht en vermogen te sparen. De auto die uiteraard als een gezinsauto was bedoeld, zou verder voorwielaandrijving krijgen. Een constructie die men met de Taunus in de zestiger jaren had ingevoerd maar daarna weer verlaten en eerst met de Fiësta in 1976 pas weer herintroduceerde. Twee gedachten lagen hieraan ten grondslag, namelijk ruimte- en gewichtsbesparing en het feit, dat men in de Verenigde Staten verwacht dat in de tweede helft van het komende decennium, minstens vijftig procent van alle auto's middels de voorwielen zal worden aangedreven.

De eerste Escort verscheen in het voorjaar van 1968 als eerste werkelijk Europese Ford, nadat eerder met de Cortina en Taunus deze

De codenaam, waaronder ruim vier jaar lang aan de nieuwe Escort is gewerkt, luidde Erika. Gestart werd op het moment dat Fiësta in 1976 in de fabrieken in Engeland, Duitsland en Spanje van de productiebanden begon te rollen. En als altijd begon men met een profielschets te maken uit de inmiddels al verzamelde Europese marktgegevens. Men begreep dat de nieuwe auto, als de eerste nieuwe Europese Ford van de tachtiger jaren, een verder grijpende positie zou krijgen dan alleen de opvolger te worden van de bestaande Escort. Deze auto zou het nieuwe denken van Ford in een nieuw decennium, in plaatstaal verwezenlijken. Tevens werd in 1976 al aan de mogelijkheid gedacht om van de nieuwe Escort Ford's Wereldauto te maken, reden waarom de ontwikkeling van de nieuweling in zowel Engeland als Duitsland door het Amerikaanse moederbedrijf nauwlettend werd gevolgd.



bedoeling was mislukt. De auto was grotendeels in Engeland ontwikkeld en gold daar als vervanger van de stok-oude Anglia terwijl hij in Duitsland qua prijsklasse onder de Taunus kwam, een marktsegment waar men in Keulen geen auto voor had. De Escort ging vrijwel gelijktijdig in productie in Engeland, Duitsland en België waarbij nieuwe fabrieken en toentertijd als uiterst modern geldende productiemethoden, in gebruik werden genomen.

De eerste Ford Escort uit 1968: voor een groot deel in Engeland ontwikkeld en geproduceerd in Engeland, Duitsland en België. Ondanks de kritiek in de vakpers werd het een bestseller.

Kritiek

De eerste kritieken van de internationale vakpers waren voor de Ford mensen weinig opbeurend. Men oordeelde het model bij de introductie al als hopeloos verouderd met z'n rare, bolle vormen, het kleine grilletje

en de veel te kleine zijruiten. De 1100 en 1300 motoren, hoewel in detail gewijzigd, achtte men ongeschikt voor zo'n belangrijke nieuwe auto, "want", zo stelde een Franse autojournalist bij z'n eerste kennismaking met de Escort al vast: "deze krachtbron was in het vorige model al verouderd". Het zal je maar gezegd worden. Maar er was nog meer: de besturing werd als onrustig ervaren, de wegligging als slecht en door sommigen zelfs als gevaarlijk, het geluidsniveau in het interieur als veel te hoog, de 1100 motor bezat onvoldoende trekkracht en souplesse en verbruikte teveel benzine wanneer sneller dan 100 km/h werd gereden en tenslotte lieten de kritieken ook weinig heel van wat men "de povere uitrusting en de slechte afwerkingskwaliteit" noemde. Alleen de bediening van de viervernellingsbak werd alom geprezen en de prijs lag op vrijwel alle Europese markten goed. In Nederland kostte de goedkoopste 1100 standaard f 5.495 en de duurste 1300 GT f 7.195, —. Dat was de complete prijs,

BTW bestond in 1968 nog niet! Andere modellen waren toen een 1100 de luxe, een 1300 de luxe en een 1300 Super. Modellen als een Estate kwamen eerst later.

Behoudende techniek

Voor dat geld kocht men een tweedeurs, vierpersoons gezinsauto met de motor voorin en de aandrijving achter.

Allemaal heel conventioneel met een zwaar gietijzeren motorblok, McPherson veerpoten vóór en een starre as met bladveren achter. Niet alleen de techniek was behoudend maar ook het model bleek geheel volgens de lijnen der traditie te zijn ontworpen. Geen derde of vijfde deur zoals die trouwens in die tijd nog maar op heel weinig auto's voorkwam, en ook geen opvallend laag gestroomlijnd model. Gewoon een auto voor de privé koper, de man die er zijn gezin en z'n spullen voor de vakantie in wil vervoeren. Zoveel mogelijk ruimte tegen zo weinig mogelijk kosten. Er werden drie motoren van het "Crossflow" type aange-

boden: de standaard 1098 cm³, de 1298 cm³ met dezelfde ruim overvierkante dimensies, ondanks de gelijk gebleven boring maar wel aanzienlijk verlengde slag en tenslotte een sportieve versie van de 1300 cm³ voor de Escort GT die dankzij een Weber carburateur met dubbele venturi, een viervoudig uitlaatspruitstuk, een hogere compressieverhouding, grotere kleppen en een gewijzigde nokkenas, 12 pk (8,8 kW) meer vermogen leverde. De gelijktijdige introductie van zo'n sportief model, lichtte al een tipje van de plannensluier op die Ford ten aanzien van de Escort had: men wilde met dit type actieve autosport gaan bedrijven en verscheidene veruitgewerkte plannen daartoe lagen al kant en klaar bij de competitieafdeling in Engeland.

Succes

"Een wagen die groter is dan z'n prijs", was indertijd de verkoopslogan en het publiek zag dat ook in. Alle sombere indrukken van de vakpers ten spijt, kocht het publiek de Escort in grote



De tweede versie van de Ford Escort verscheen in 1975: een nieuw "jasje" met lagere tallelijn, meer glas, verbeterde vering en een uitgebreider modellen programma. In totaal werden er in 12 jaar 4 miljoen Escorts gebouwd.



De derde generatie Escorts: nieuw van bumper tot bumper en helemaal aangepast aan de "hoge" eisen van de jaren 80.

aantallen. De auto werd een doorslaand succes: meer dan vier miljoen eenheden werden er in twaalf jaar gebouwd waar we de in 1975 geheel vernieuwde Escort ook bij rekenen. De auto kreeg in dat jaar een geheel nieuw jasje met een lagere taillijn, meer glasoppervlak, een comfortabeler vering, grotere motoren en een uitgebreider modellenprogramma. Maar in wezen was het nog steeds dezelfde Escort zoals die zeven jaar eerder in productie ging, hij zag er alleen totaal anders uit. Er waren bijna 40 modellen in twee- en vierdeurs uitvoering, als stationwagon, in allerlei standaard- en luxe-uitvoeringen tot en met enkele speciale Ghia versies en een zeer sportieve RS 2000 met een topsnelheid van 180 km/h. De Escort was een begrip geworden maar, ondanks vele technische verfraaiingen en verbeteringen was een nieuw model toch wel op z'n plaats. Ook al was de vakpers bij de introductie van de tweede Escort versie aanzienlijk minder mopperig dan destijds in 1968, toch werd gesignaleerd dat deze auto niet echt voor de tachtiger jaren kon zijn bedoeld.

Wéér Escort

Vijf jaar na de komst van de vernieuwde Escort, stond in september 1980 de opvolger gereed. Tegen de reeds enkele jaren gefluisterde verwachtingen in, ging de nieuwelings toch weer Escort heten. Maar er stond wel een compleet nieuwe auto in de showrooms: van buiten, van binnen en onder de motorkap, ja zelfs onder de vloer.

De eerste nieuwe Ford van de tachtiger jaren is, om met de buitenzijde te beginnen,

uitgerust met een 3e of 5e deur terwijl een 3-deurs Estate en een snelle, sportieve XR3 het programma naar boven toe afronden. De auto ziet er kloeker, groter uit dan z'n voorganger maar is in werkelijkheid een heel stuk korter, iets smaller en enkele centimeters lager. De wielbasis is nagenoeg gelijk gebleven maar de spoorbreedte voor en achter werd een flink stuk vergroot. Daardoor alleen al doet de auto erg stoer en eigentijds aan. Wat aan de nieuwe Escort echter helemaal niet opvalt is het eigen gewicht dat niet minder dan 100 kg lager is komen te liggen. Ook alweer zo'n prestatie want de "oude" auto was al niet zo'n zwaargewicht. Op zich overigens al een belangrijk gegeven voor een gunstiger benzineverbruik. En daar was het de Ford-ingenieurs in zeer grote mate om te doen.

Ruime keuze

Het was ook niet voor niets dat de oude, wellicht verouderde maar door en door betrouwbare Kent-motor, moest worden ver-

vangen. Nieuwe eisen vragen om nieuwe ontwikkelingen en dat zag men in Keulen ook al ruimschoots tevoren aankomen. Want nog twee jaar voordat de eerste schetsen voor de nieuwe Escort op papier stonden, werd al met de ontwikkeling van een geheel nieuw motorontwerp begonnen. Deze krachtbron waarvan meer dan 2000 prototypes werden gebouwd en uitgebreid getest, onder meer ook in andere Ford typen, noemt men intern de Ford CVH-motor. Elders in deze uitgave wordt hij uitgebreid beschreven.

Om een zo groot mogelijk pakket aan modellen en typen te kunnen aanbieden, is Ford bij deze in sommige opzichten tamelijk revolutionaire motor, van drie basistypen uitgegaan. Dat zijn dan een 1100, een 1300 en een 1600 cm³ versie maar van zowel de 1100 als van de 1600 zijn er weer twee uitvoeringen: van de 1100 een lage en een hoge compressiemotor waardoor van de laatstgenoemde het vermogen 4-pk (3-kW) steeg. De 1100 met lage compressie is overigens slechts voor



enkele exportlanden bestemd. De 1300 motor is zonder twiifel de meest populaire, terwijl de 1600 in niet opgevoerde staat in vrijwel alle modellen leverbaar is, behalve nadrukkelijk in het sportieve type XR3 die voorlopig de RS2000 vervangt. De XR3 komt in ons land met de 17 pk (13 kW) sterkere 1600 motor als standaarduitvoering i.p.v. de normale 1600 motor die overigens toch ook nog altijd 79 pk (58 kW) aan de krukas afgeeft. Vier motoren dus die in vier modellen worden aangeboden: Escort, L, GL en Ghia. In principe is de sterkste 1600 motor namelijk alleen bestemd voor de vijfde uitvoering, de XR3 terwijl er geen Ghia met 1100 motor zal worden geleverd. Misschien wat verwarrend allemaal, maar elders in deze uitgave is een beknopt overzicht van de typen opgenomen. De standaard uitrusting van het goedkoopste model, is voor een basistype beslist niet al te sober. Uiterlijk onderscheidt dit type zich van de andere door zwarte raamomlijstingen, zwarte

bumpers en eveneens zwarte naafdoppen op de wielen in plaats van wioldoppen. Bij de L, de GL en de Ghia zijn de raamlijsten en die van de voor- en achterraut verchromd, bij de XR3 is dat allemaal weer zwart. De L heeft zwart gespoten bumpers terwijl die van de GL en de Ghia van plastic beschermstrips zijn voorzien. Van de sportieve XR3 zijn de bumpers in de kleur van de carrosserie gespoten. De L heeft twee dunne plakstrips langs de flanken waar de GL en de Ghia een beschermende kunststof strip hebben. Doet de L het met gewone wielen en verchromde doppen, voor de GL zijn er

speciale stalen wielen, de Ghia heeft wioldoppen en verchromde wielsierringen.

Verschillen

De sportieve XR3 valt op door de fraaie lichtmetalen wielen en de voor- en achter spoiler. De eerste onder de voorbumper, de achterspoiler op het kofferdeksel. Natuurlijk zijn er behoorlijke verschillen tussen de diverse uitvoeringen waarbij het opvalt dat de luxieuze Ghia het meest compleet is met vooral een zeer fraai en rijk uitgerust interieur. Bij de XR3 is het interieur vooral in de sportieve stijl van de auto gehouden maar dan wel voorzien van vrijwel alle luxe die ook de Ghia bezit. Tussen deze twee en de standaard Escort, bevinden zich de L en de GL met zaken als stoffen bekleding, verstelbare rugleuningen, verwarmde achterraut en voor de GL nog een middenconsole, extra waarschuwingsslampjes, een aansteker en een klokje. De standaard heeft ook verstelbare rugleuningen, maar geen armsteunen, geen portiervakken en ook geen dashboardkastje. Wel een pakjesplank, twee zonnekleppen, weggewerkte rol gordels, tweesnelheden wissers, een elektrische sproei installatie, waarschuwingssknipperlichten en achteruitrijlichten.



FORD ESCORT



AutosHEEK



Ford levert de nieuwe Escort met een 1117 cm³ motor, een 1296 cm³ en een 1597 cm³ en die laatste 1.6 liter dan ook nog in een wat opgevoerde versie met tweetraps Weber carburateurs en een speciale bovenliggende nokkenas ten behoeve van de nieuwe Escort XR 3, het sportieve paradepaardje van de modellenrange.

Laten we voorop stellen dat alle motoren een bijzonder positieve eerste indruk maakten waarbij het accent duidelijk lag op souplesse en geruisloosheid. Ieder in hun klasse zijn het ook prestatievolle motoren, dankzij de moderne opbouw van een lichtmetalen cilinderkop, een hoge compressieverhou-

TEST

De officiële kennismaking met de nieuwe Ford Escort was er één, die met méér spanning tegemoet werd gezien dan andere introducties. De rij-ervaringen, de beoordeling en de algehele indruk strekten zich immers uit tot ieder onderdeel, ieder detail van deze geheel nieuwe auto.

Uiteraard ging de belangstelling in de eerste plaats uit naar de nieuwe CVH motoren die de wereldberoemde Kent-motor gaan vervangen. Over het ontwerp en de technologie van deze motor met z'n bolvormige verbrandingskamers en de schuin geplaatste kleppen is elders in dit nummer van Autotheek een artikel opgenomen. In deze rij-impressie beperken we ons tot de prestaties en de totaal indruk van de vier versies waarin die nieuwe krachtbron wordt aangeboden.

VAST OP DE WEG

ding van 9,0:1, de nieuw ontwikkelde gunstige verbranding, de opstelling en werking van de nokkenas, die alle voordelen van de "twin-cam" (dubbel bovenliggende nokkenas) heeft, alsmede de elektronische ontsteking (op de 1.3 en 1.6 ltr. motoren) en de toepassing van de recentelijk door Ford ontwikkelde nieuwe carburateur met de variabele venturi.

Toch ligt het accent bij de Ford CVH motoren in de eerste plaats op een economisch brandstofverbruik, een ontwikkeling die in de komende jaren door Ford met de Proco motor (een volgende stap van de CVH) zal worden voortgezet.

De keuze van een relatief hoge compressieverhouding, ook voor de kleinere cilinderinhouden is dan ook bewust gedaan met het oog op een beter thermisch rendement, waardoor het brandstofverbruik gunstiger



De nieuwe motor is bijzonder soepel en geruisloos.



E MET DE ESCORT

wordt. Het betekent wel dat men super moet gebruiken, dus benzine met een hoog octaangetal om een maximale klopvastheid te bereiken en dat de toepassing van een elektronische ontsteking in feite onontbeerlijk is om bij deze verbranding optimale resultaten te krijgen. Ford heeft zich een maximum aan inspanning getroost om de aloude benzinemotor — officieel Ottomotor genaamd, zoals ook de Dieselmotor

naar z'n uitvinder is genoemd — weer de eer van een uiterst bruikbare en economische krachtbron toe te kennen. Dat blijkt niet alleen uit de bijna onderhoudsvrije opbouw van de motor, waarbij zelfs het

kleppen stellen overbodig geworden is, maar nog meer uit de verbruikscijfers. De metingen volgens ECE normen wezen uit, dat de 1,1 liter motor bij 90 km/uur een gemiddeld verbruik heeft van 1 op 16,3 en dat dit bij



Alle modellen hebben een breed openslaande achterdeur.



Het dashboard is strak en stijlvol.



120 km/u ligt op 1 op 12,5. Voor de 1.3 liter liggen die verbruikscijfers respectievelijk op 1 op 16,6 en 1 op 12,9 en voor de 1.6 liter op 1 op 15,6 en 1 op 12,1. Waarmee meteen duidelijk wordt aangetoond, dat een grotere cilinderinhoud niet altijd met een direct veel hoger brandstofverbruik gepaard gaat.

In prestaties liggen die verschillen natuurlijk duidelijker. We noteerden voor de 1.1 liter een acceleratietijd van 0 tot 100 km/uur in 15,8 sec. en een topsnelheid van 146 km/u. Voor de 1.3 liter en 1.6 liter lagen die cijfers respectievelijk op 12,8 sec. en 11.0 sec. rond met een top van 157 km/u en 167 km/u. Zonder meer verrassende cijfers die bovendien een eerste indicatie zijn, dat men op brandstofgebied nog veel kan bereiken met de Ottomotor, een stelling die Ford trouwens recentelijk nog eens onderschreef door te verklaren, dat in de toekomst benzinemotoren even zuinig in het gebruik kunnen zijn als diesel-motoren. Zelfs bij het sportieve paradepaardje van de nieuwe Escort lijn, de XR3, die in feite een antwoord moet zijn op de

Golf GTI hebben de Ford technici het brandstofgebruik kunnen beperken. De 1.6 liter met dubbele carburateurs accelereert van stilstand tot 100 km/u in de prima tijd van 9,7 sec en heeft een top, die op 182 km/u ligt. Het brandstofverbruik van deze wagen ligt gemiddeld nog altijd op 1 op 9,8 met een normverbruik van 1 op 14,4 bij 90 km/u en 1 op 11,2 bij 120 km/u. Prestatievolle en zuinige motoren, die nieuwe CVH's, met – zoals gezegd – een opmerkelijke souplesse en bijzonder geruisloos. Dat laatste is er wellicht ook de oorzaak van, dat de XR3 op ons niet de indruk maakte, een uitgesproken sportversie te zijn. Slechts het uiterlijk, het sportstuurtoertje en de toerenteller verraden dat imago, maar alleen met een stopwatch in de hand realiseert de bestuurder zich, dat de prestaties veel hoger liggen dan het motorgeluid doet vermoeden.

De aerodynamica

Een belangrijk aspect bij de gehele opbouw van de nieuwe Escort is uitgebreide studie geweest naar de meest ideale aerodynamica. Onder leiding van Ford's

vice-president Design Uwe Bahnsen is een team van ontwerpers en vormgevers intensief bezig geweest met de ontwikkeling van een carrosserie, die een minimum aan luchtweerstand zou hebben zonder afbreuk te doen aan de normale vormen van een gebruiksauto in deze klasse. Meer dan honderd prototypen werden in verscheidene Europese windtunnels beproefd met als resultaat een fraai, goed gelijnd koetswerk dat slechts bij zeer nauwkeurige bestudering aan kleine details, zoals een extra dak- en koffer-verhoging en doorgetrokken spoiler-elementen aan de onderzijde, verraadt hoe concentueus men te werk is gegaan om uiteindelijk een voor deze klasse minimale luchtweerstandscoefficient te verkrijgen. Zoals gebruikelijk wordt de Escort weer in een groot aantal varianten op de markt gebracht. Zo is er naast de XR3 een L, GL en zeer luxueuse Ghia versie. Alle modellen hebben een wijd openslaande achterklep, waarbij de onderzijde een deel van de kofferdeksel omvat. De klant kan los van de uitvoering dan verder nog kiezen tussen twee of vier portieren. Dat laatste is natuurlijk een kwestie van gebruiksgewoonte en smaak, waarbij onze voor-

keur ditmaal het meest uitging naar de vierdeurs versie, die mede door de toevoeging van een extra achterruit paneel een bijzonder elegante indruk maakt.

Uitvoering en afwerking van de wagen zijn bijzonder verzorgd. Er is een ruime instap, de zit op de voorstoelen en de achterbank is bijzonder comfortabel en achterpassagiers vinden opmerkelijk veel hoofd- en beenruimte.

Het dashboard is strak en stijlvol van vormgeving, het instrumentenpaneel is zeer overzichtelijk recht voor de bestuurder geplaatst met alle bedieningsknoppen goed onder bereik. Merkbaar is, dat de uitvoering van het interieur met dezelfde zorg is omringd als de ontwikkeling en opbouw van motor en onderstel.



De voorwielaandrijving

Met de Ford Fiesta als succesvol voorbeeld lag het in de lijn der verwachting dat ook de nieuwe Escort een voorwielaandrijver zou worden. Het is immers qua weggedrag een veilige conceptie en qua ruimtebeslag in de wagen in feite onontbeerlijk. Bij de ontwikkeling van de onafhankelijke wielophanging van de nieuwe Escort, aan de voorzijde uiteraard volgens het bekende Mc Pherson principe en aan de achterzijde volgens een nieuw ontwerp van transversale draagarmen en in de lengterichting geplaatste torsiestaven met schroefveren, heeft men duidelijk voortgeborduurd op de Fiesta techniek. De ervaringen met voorwielaandrijvingsconstructie die Ford op de kleine wagen voor het eerst toepaste waren van onschatbare waarde voor de opbouw van de grotere en ook prestatievollere Escort. De toevoeging bijvoorbeeld van een extra stabilisatiestang overdwars aan de voorzijde was duidelijk een resultaat van de vele, vele testkilometers die men met het nieuw ontworpen onderstel eerst in de praktijk op Fiesta's en later op Escort prototypen opdeed.

De bestuurder van Fords

nieuwste troef in de kleinere middenklasse mag gerust enthousiast zijn over de wegligging en de veringskarakteristiek van deze wagen. Met een lichte, uiterst nauwkeurige besturing en een welhaast neutraal stuurkarakter beschikt de auto over een optimale handelbaarheid bij een uitstekende wegvastheid. Slechts in extreme gevallen is een lichte neiging tot onderstuur merkbaar — in feite alleen bij de meest vermogensvolle motoren — maar dat effect corrigeert zichzelf al direct bij het loslaten van het gaspedaal.

Ford heeft een voortreffelijk compromis gevonden tussen een comfortabele vering en een vaste wegligging, hetgeen weer als groot voordeel heeft, dat de eigenaar van deze nieuwe Escort z'n auto speels, moeiteloos en vooral veilig kan berijden.

Die veiligheid is trouwens ook terug te vinden in de brede wielbasis, de brede 145 SR 13 — of naar wens 185/70 HR-radiaalbanden en het voortreffelijke servo-bekrachtigde remsysteem met schijven aan de voorzijde en trommels achter. Samenvattend kan gesteld worden dat Ford zich zeer veel inspanning heeft getroost om een nieuw model voor de jaren '80 te presenteren, dat elke toets van kritiek kan doorstaan. Een moderne auto, gebouwd volgens de nieuwste technieken en afgestemd op de vraag naar meer en meer economisch gebruik. Niet alleen in brandstofverbruik, maar ook in onderhoud en rendement. De Escort is zonder meer een auto, die langer zal meegaan dan de gebruikelijke productie-cyclus van vijf jaren. Daarvoor ook is het project te kostbaar geweest.

TESTRESULTATEN

Ford Escort	1100 HC	1300 HC	1600 VV	1600 2V
benzineverbruik				
bij 90 km/u	1 op 16,3	1 op 16,6	1 op 15,6	1 op 14,4
bij 120 km/u	1 op 12,5	1 op 12,9	1 op 12,1	1 op 11,2
acceleratie				
0-100 km/u	15,8 sec.	12,8 sec.	11,0 sec.	9,7 sec.
topsnelheid	146 km/u	157 km/u	167 km/u	182 km/u

TIPS **AUTOTHEEK**

WIJST U DE WEG IN DE ESCORT

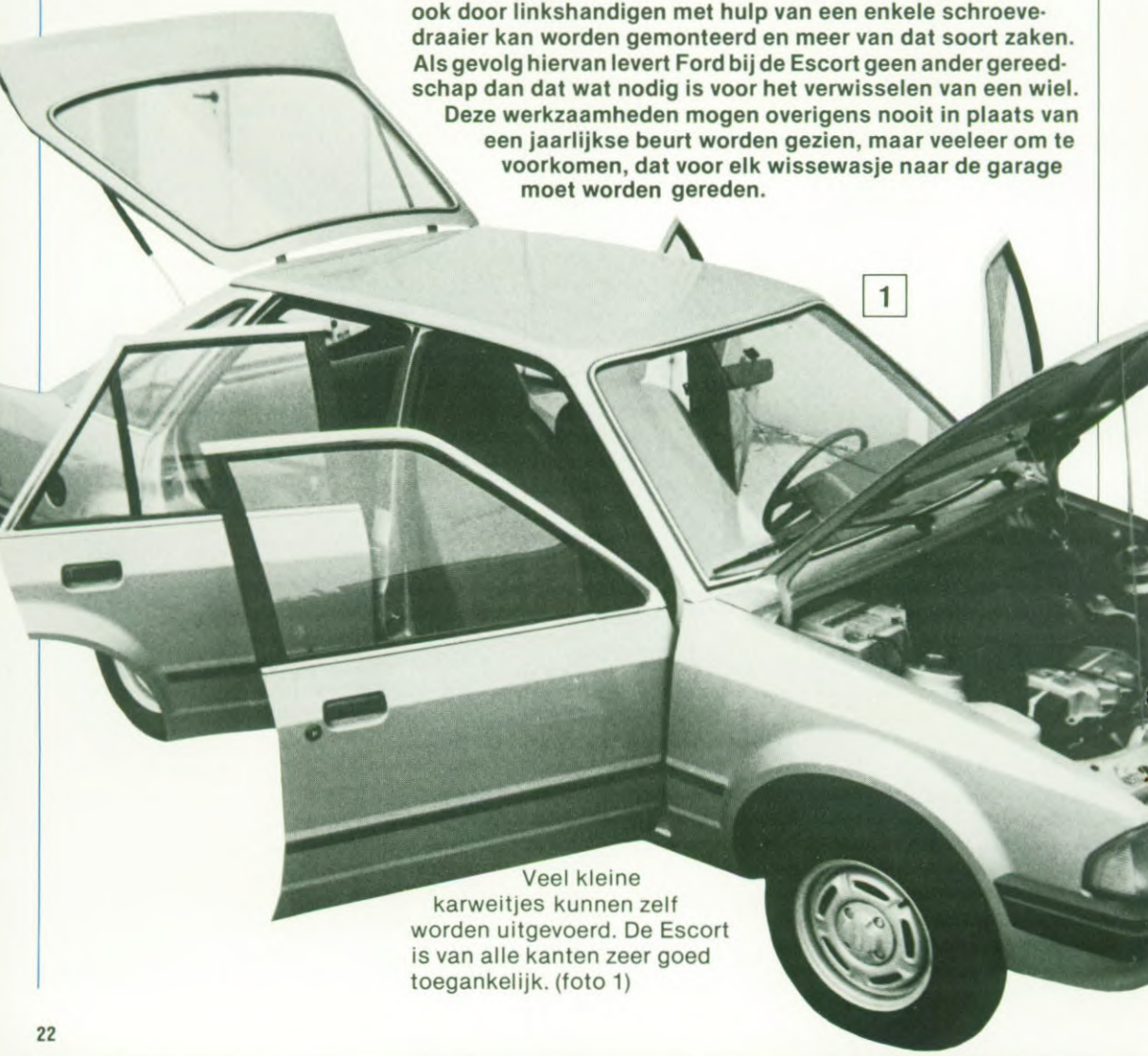
Ford heeft de nieuwe Escort zodanig ontworpen, dat slechts een minimaal onderhoud hoeft te worden uitgevoerd.

Slechts elke 20.000 kilometer moet de auto in de garage toeven voor een grote onderhoudsbeurt. Voor de gemiddelde rijder komt dat neer op één keer per jaar. Of in ieder geval één keer per jaar, wanneer jaarlijks minder dan die 20.000 km wordt gereden.

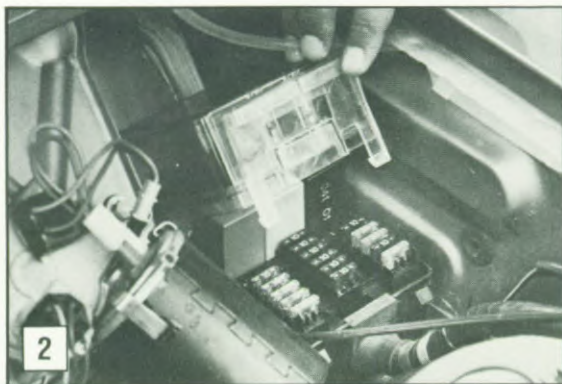
Maar afgezien daarvan kan de handige en ook minder handige eigenaar veel aan zijn auto zelf doen. Kleine karweitjes die gemakkelijk op een zaterdagochtend aan de auto kunnen worden uitgevoerd, enkele inspecties of het vervangen van onderdelen als bougies, lampjes en dergelijke.

Veel gereedschap is daarbij niet nodig, want het meeste kan zo los worden genomen en weer op z'n plaats gedrukt. Op dit gebied heeft Ford een aantal originele ideeën gehad, zoals de grille die geklemd zit, een van binnenuit verstelbare rechter buitenspiegel die als accessoire kan worden gekocht en ook door linkshandigen met hulp van een enkele schroevendraaier kan worden gemonteerd en meer van dat soort zaken. Als gevolg hiervan levert Ford bij de Escort geen ander gereedschap dan dat wat nodig is voor het verwisselen van een wiel.

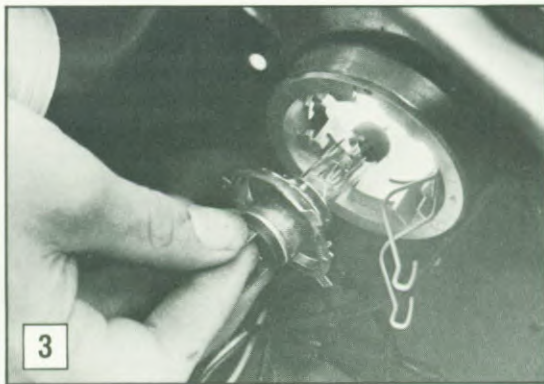
Deze werkzaamheden mogen overigens nooit in plaats van een jaarlijkse beurt worden gezien, maar veeleer om te voorkomen, dat voor elk wisselwasje naar de garage moet worden gereden.



Veel kleine karweitjes kunnen zelf worden uitgevoerd. De Escort is van alle kanten zeer goed toegankelijk. (foto 1)



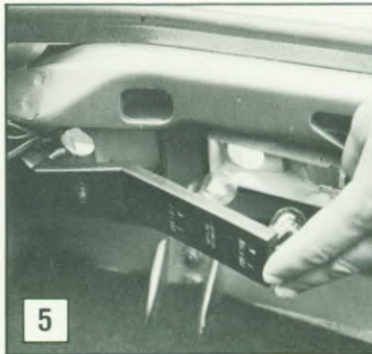
2



3



4



5



6

Zekering vervangen

De Ford Escort is uitgerust met een 12 Volts

electrische installatie met een accu van 44Ah.

Er zijn 16 zekeringen.

Op typen met electrische raambediening en centraal deurslot worden dat er 18.

Een eventuele radio en electrische antenne worden achter het dashboard gezekeerd. Er zijn zekeringen van 10, 15, 20 en 25 ampère.

De zekeringskast

bevindt zich onder de motorkap, links tegen het

schutbord en is goed bereikbaar.

Ford gebruikt een nieuw type zekering, van elke waarde wordt één reservezekering meegeleverd (foto 2)

Koplamp verwisselen

Dit gaat via de motorruimte. Het aansluitblokje losnemen, en de rubber stofkap verwijderen, het klemveetje opzij draaien en gloeilamp uitnemen. Let bij het monteren van de nieuwe gloeilamp (60/55) er speciaal op, deze niet met blote handen aan te raken. Dit in verband met vochtvorming in de lampunit, waardoor corrosie van de reflector kan ontstaan. De klemveer weer aanbrengen, stofkap monteren en het aansluitblokje weer op de lampfitting drukken. Dit kan maar op één manier (foto 3).

Clignoteurs

De voorclignoteurlampjes (45/40 W) kunnen worden bereikt via de motorruimte, en door een opening naast de koplamp. Draai de fitting naar links en trek hem eruit. Het lampje heeft een z.g. bajonetting, dus indrukken en naar links draaien en eruit trekken (foto 4).

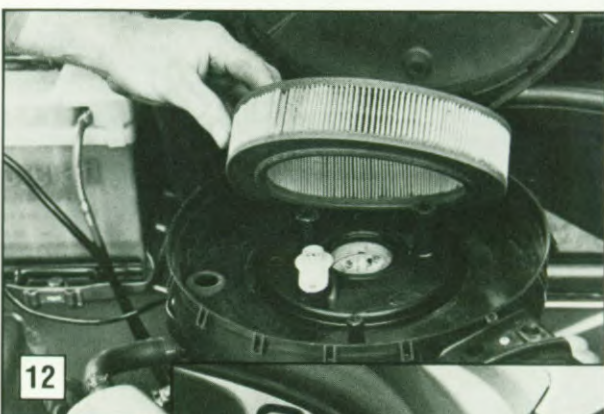
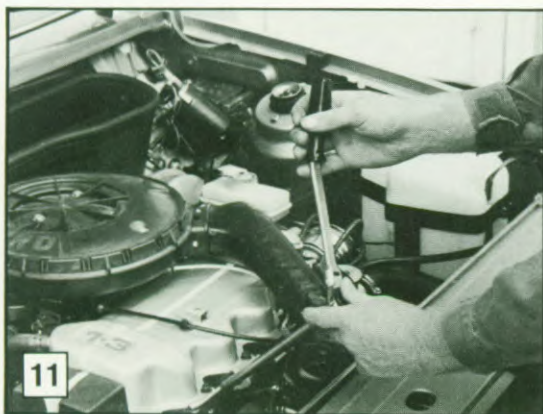
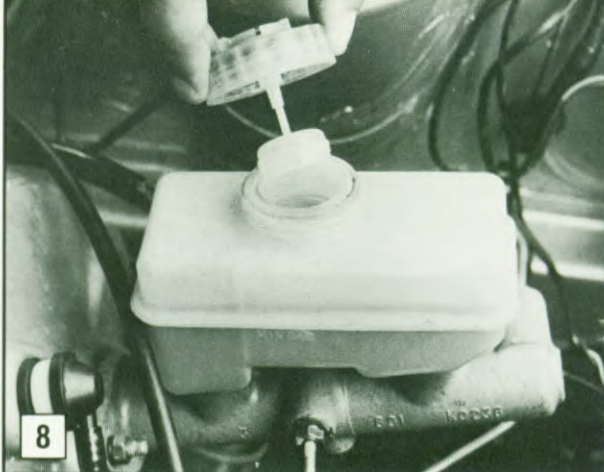
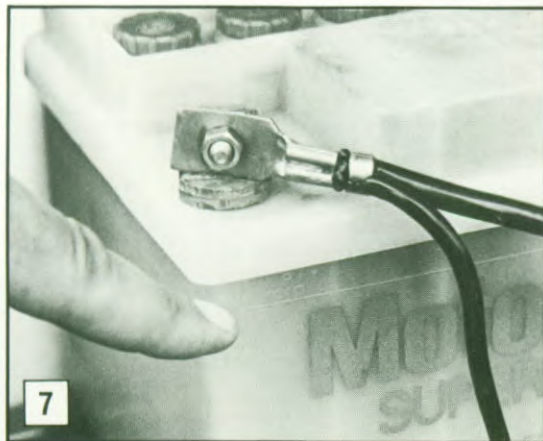
Achterlicht

De Ford Escort heeft de gehele achterlichtpartij, inclusief de rem- en achteruitrijlampen, de clignoteurs en – indien gemonteerd – de mistachterlamp, in één fitting ondergebracht. Deze is gemakkelijk in één keer los te nemen via de bagageruimte.

Hiervoor is geen gereedschap noodzakelijk. De lampsterkte is op de fitting aangegeven en bedraagt: achterlicht 21 W, remlicht 21 W, clignoteur 21/5 W, achteruitrijlamp 21 W (foto 5).

Nummerplaatverlichting

De nummerplaatverlichting (5 W) zit in de achterbumper geklemd. Voor het verwijderen dus alleen aan de onderzijde van de bumper de klemmen naar elkaar toe drukken en de unit naar boven duwen. Draai de fitting naar links en neem het lampje eruit. Dit is gewoon in de fitting gedrukt (foto 6).



Accu-controle

Controleer geregeld of het electroliet van de accu voldoende op peil is. Aan de buitenzijde van de transparante accubak is een minimumpeil aangegeven. Bijvullen met gedestilleerd water. Vooral in de zomer vaker controleren in verband met de mogelijkheid van sneller verdampen (foto 7).

Remvloeistof

Controleer ook geregeld het peil van de hydraulische remvloeistof. Het reservoir is transparant, een minimum en maximum peil staan aan de buitenzijde aangegeven. Het reservoir bevindt zich aan de linkerzijde van de motorruimte, gemonteerd op de duo-hoofdremcilinder (foto 8).

Koelsysteem

Koelsysteem uitsluitend bij

koude motor controleren aan de hand van de stand in het expansietankje waarop een minimum en maximumpeil staan aangegeven. Indien bijvullen noodzakelijk is, uitsluitend het expansietankje met draaiende motor (koud) navullen. De radiateurdop nooit bij warme motor losdraaien.

Aftappen van het koelsysteem: kachelkraan helemaal open zetten, de dop van de radiator en het expansietankje losdraaien, de aftapkraantjes onder aan de radiator en aan de zijkant van het motorblok openen en tenslotte het expansietankje leeg laten lopen door de verbindingsslang met de radiator los te nemen.

Vullen: de kraantjes aan de radiator en motorblok weer sluiten, koelvloeistof lang-

zaam tot aan de rand van de radiator gieten, de verbindingsslang tussen tankje en radiator weer aansluiten en het tankje tot op het voorgeschreven peil vullen, radiateurdop sluiten. Nu de motor starten en net zo lang laten lopen, dat geen luchtbellens meer in het expansietankje te zien zijn.

Daarna de motor laten afkoelen en het expansietankje op peil brengen (foto 9).

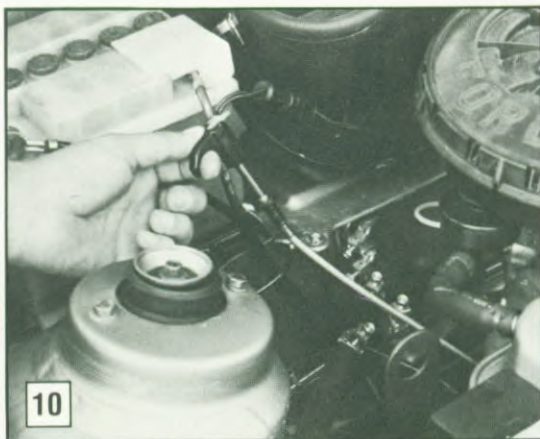
Motorolie controleren

De peilstaaf van het oliecar-





9



10



14



15

wordt gedraaid daar anders schade aan de kop kan ontstaan. Bougietype voor 1,1 motor lage compressie: Motorcraft AGP 22 C 1,1 motor hoge compressie: Motorcraft AGPR 12 C 1,3 motor en 1,6 motor: Motorcraft AGP 12C (foto 11).

wippen met schroevendraaier. Daarna schroef met kruiskop aan de binnenzijde losdraaien en spiegel aanbrengen, schroef aandraaien en zwarte kapje aan de binnenkant weer op z'n plaats duwen (foto 13).

Remvoering controle- ren

Inspectiegat in remtrommel om remvoering van achterremmen te controleren. Voorzien van rubber stofkapje (foto 14).

Krik plaatsen

De krik van de Escort kan op vier daarvoor bestemde plaatsen onder de auto worden geplaatst: direct achter de voorwielen en direct voor de achterwielen. Deze speciaal voor deze Escort ontwikkelde krik kan niet voor andere auto's worden gebruikt (foto 15).

ter bevindt zich aan de rechterkant onder het luchtfilter. Het verschil tussen minimum en maximum is één liter. Motorolie steeds goed op peil houden met voorgeschreven motorolie. Inhoud motorcarter: 3,75 liter (incl. oliefilter). (foto 10).

Bougie verwisselen

Bougies met bougiesleutel linksom uitdraaien. Bij wederom monteren, vooral goed opletten dat de afsluitring er nog tussen zit en dat de bougie recht in het gat

Luchtfilter

Luchtfilterelement, droog filterelement elke 16.000 km vernieuwen. Voor verwijderen van het deksel, drie schroeven los draaien en klemrand rondom lostrekken. Bij monteren weer goed rondom aandrukken (foto 12).

Extra buitenspiegel

Voor het monteren van als extra accessoire verkrijgbare rechter buitenspiegel van rechter portier beide zwarte beschermkapjes los-



Wereldkampioen Rallyerijden Björn Waldegård, die in 1979 met zijn Ford Escort bijna de Rallye van Monte Carlo won. Maar een paar toeschouwers legden een rotsblok op de weg... en de Escort eindigde als tweede, op 6 seconden van de winnaar.

FORD ESCORT IN DE W

Op bergweggetjes in de Andes met ontzag inboezemende afgronden ter weerszijden, over besneeuwde bospaden in Zweden waar de eeuwig zingende bossen met 180 kilometer per uur voorbij flitsen, in de slijmerige modder van Kenia in de periode van de natte moesson, op de rotsachtige wegen die geen recht hebben op die naam en hem ook nimmer zullen verdienen, rondom de Griekse Acropolis. In Portugal, door de uitgestrekte wouden van het Britse staatsbosbeheer en continent-ontspannend van Londen naar Mexico.

Overall was de Ford Escort bij de zwaarste rallyes ter wereld in zijn element. Een bijzondere wedstrijdswagen, die Escort. Gedurende vele jaren werden internationale successen behaald. Of het nu Björn Waldegård tijdens de KAK Rally in eigen land was, Timo Mäkinen in de Jyväskylä Suurajot (de eigenlijke naam voor de Finse 1000-meren rallye die letterlijk vertaald zoiets betekent als "de grote race rondom Jyväskylä, plaats in centraal-Finland) dan wel Roger Clark in de Engelse RAC Rally en Hannu Mikkola in de fameuze East African Safari, altijd was de taaie, betrouwbare en snelle Escort

in z'n element. Die wagen leidde een roemrucht rallyeleven dank zij de speciale wedstrijdafdeling van de fabriek in Boreham. Sinds 1980 doet Ford niet meer officieel mee aan de grote wedstrijden voor het wereldkampioenschap rallyes. De Ford Escort blijft echter winnen. Privéteams die voorheen al zeer nauw waren betrokken bij de inzet van Ford in de autosport (het vervaardigen van speciale onderdelen door specialisten was de laatste jaren gemeengoed geworden) gingen door met het befaamde model. Onlangs nog won de blonde Fin Ari Vatanen de beroem-

de Acropolisrallye. Toen de man uit het tegen de Russische grens gelegen Tuupovaara pas actief was in de rallyesport, reed hij bij zijn dagelijkse werk met een wals om wegen aan te leggen; later maakte hij ze stuk in rallyes, was een destijds gangbare grap. De blonde noorderling die meer Escorts met hoge snelheid van



De Ford Escort boekte legendarische successen in de Rallye-sport.



WEDSTRIJDSPORT

de weg joeg dan al z'n collega's samen, was eindelijk de jonge god van de Olympus. Vatanen creëerde in het begin van zijn carrière de my-

the dat hij te roekeloos was. Toen hij een keertje een van de hobbelige wegen verliet in de Finse duizend-meren-rallye, reageerde hij fel op de opmerkingen dat hij te jong was en te wild. "Ik bleef heus binnen mijn eigen li-miet; ik kon nog sneller". En dat betekende dat men te maken had met een toekomstige ster, van wie Ford's sport-directeur Stuart Turner – die meerdere "vliegende Finnen" ontdekte – eens zei dat hij "nog zeker tien jaar voor de boeg heeft als top-rallyerijder". Dat was in 1975, toen Ari 23 was; dat klopte dus wel.

In de internationale rallye-sport begint een rijder vooral successen te behalen wanneer hij is gerijpt, veel heeft geleerd door schade en schande waarbij degenen

die niets van hun oorspronkelijke, snelle stijl verliezen, uitgroeien tot de hele groten.

Vrijwel alle grootheden in de autosport hebben ooit eens gereden met fabrieks-Ford Escort rallye- en racewagens. Een kleine, alfabetische selectie: Aaltonen, Alén, Andersson, Clark (Roger), Cowan, Fall, Fitzpatrick, Gardner, Glemser, Hezemans, Hill (Graham), Lampinen, Ludwig, Mäkinen, Mass, Mikkola, Scheckter, Söderström, Staepelaere, Stewart, Stommelen, Vatanen en Waldegård. Merkwaardig en vooral jammer blijft het dat met een Ford Escort nooit de Rallye Monte Carlo werd gewonnen. De strijd tegen exotische wedstrijd-wagens als de Lan-



cia Stratos met midden-motor was meestal te ongelijk. Ook al hadden de Escorts in Groep 4-uitvoering een slordige 260 pk onder de motorkap, toch moesten ze inleveren tegenover die bijna-bolides. En ondanks dat lukte het Björn Waldegård, wereldkampioen rallyrijder 1979 (mede dank zij overwinningen in Griekenland en Canada met Ford Escorts) bijna deze oer-klas-sieker te winnen. Dat was in 1979. Hij voerde het klassement aan tot de laatste klas-sementsproef. Daarin echter verspeelde hij op een grauwe vrijdagochtend die hem nog lang zal heugen, de overwinning die voor het



grijpen lag. Enkele toeschouwers met een gestoorde opvatting over wat kijkplezier betekent, legden een rotsblok op de weg waardoor de lange Zweed moest stoppen en even achteruit rijden. Fransman Bernard Darniche won daarop met zijn potente Lancia Stratos. Waldegård werd tweede: op 6 seconden van de winnaar. Een unicum in de historie van het Monegaske evenement. De literfles Long John whisky die Björn tax free had gekocht, stond enkele uren later geheel leeg op zijn kamer in Hotel Mirabeau te Monte Carlo. Falen in het zicht van de finish, een sportief drama.

Het succes van Ford Escorts in vooral rallyes is overigens legendarisch. Het merk behaalde meer overwinningen dan de eertijds befaamde mini's, waar toen ook Stuart Turner de scepter zwaaide op de achtergrond. In maart 1968 maakte de eerste Ford Escort met 1600 cc Twin Cam motor (Twin Cam wil zeggen met twee bovenliggende nokkenas-

sen) zijn opwachting. Het model was voorzien van veel ingrediënten uit de voormalige Ford Cortina-Lotus waarbij aanpassing in de kleinere wagen de technici veel hoofdbrekens en slapeloze nachten bezorgde. De première voor deze opvolger van de Anglia kwam bij een rallyecross waarbij het opvallende rijden van drie fabrieksrijders ongekend werd geschraagd door een televisieregistratie. Daarna werd, ook op het hoogste niveau bij Ford, meteen succes verwacht in de eerste internationale rallye waaraan werd deelgenomen, die van San Remo in Italië. Roger Clark en navigator Jim Porter werden er derde. Dezelfde maand nog volgde de eerste overwinning, met hetzelfde duo in het Circuit of Ireland, terwijl in de Nederlandse Tulpenrallye — die toen nog Frankrijk aandeed — de dubbel werd behaald. De nieuwe Escort was met veel tam tam gearriveerd. Bleef jaren zijn stempel drukken op de internationale rallyesport, met enkele in

het oog springende successen. Zoals de hatrick van Hannu Mikkola in de 1000-meren rallye die vooral de kenners aansprak. Voor het grote publiek maakte de eerste plaats van dezelfde Mikkola en Gunnar Palm in de rallye van Londen naar Mexico (in 1970 ter gelegenheid van het WK voetbal) meer indruk. Het winnende prototype met 1850 cc-motor was voorloper van een later productiemodel dat vanzelfsprekend de naam Mexico meekreeg.

Gedenkwaardig was ook de zege van het koppel Mikkola-Palm in de Safari-rallye van 1972, daarbij geschiedenis makend door als eerste Europeaan de rallye te winnen die over de gehele wereld tot de verbeelding spreekt en die tot dan toe leek voorbehouden aan lokale grootheden.

De Escort werd bij races meestal ingezet door privé-stallen. Namen als Broad-speed, Alan Mann en Zak-speed komen daarbij naar voren, evenals die van de coureurs Frank Gardner,

Chris Craft en John Fitzpatrick.
Eind 1970 werd historie gemaakt in de door Ford opgezette fabriek onder de naam AVO, ofwel Advanced Vehicle Operation: tweevoudig wereldkampioen Graham Hill reed de eerste Escort RS 1600 van de band. Voor het eerst in de geschiedenis bouwde een fabriek rechtstreeks wedstrijdagens voor haar clientèle. Natuurlijk, het ging niet om geheel race- of rallyeklare wagens maar belangrijke extra's zoals valbeugels en uitgebouwde wielkasten waren standaard aanwezig. Ford ging er vanuit dat, wanneer men achter het deelnemen aan wedstrijden stond de potentiële gebruikers wel degelijk de beschikking moesten krijgen over normaal gehomologeerde wagens (dat wil zeggen in zodanige aantallen gebouwd dat de internationale automobielsportfederatie ze officieel kan indelen). Na de Escort Twin Cams uit de begintijd werd vooruitgang geboekt met BDA-motoren in de 1800 cc en 2000

cc-types. De roemruchte Mark 1 Escort werd in 1975 opgevolgd door de Mark 2: een geheel nieuwe vormgeving waaraan, zoals altijd, even moest worden gewend. Het was echter wederom een wagen waarmee veel rallysuccessen werden behaald. In later jaren steunde de fabriek voor de top-wedstrijdwagens veel op motoren-leverancier Brain Hart en een firma die was gespecialiseerd in kant en klare, verstevigde koetswerken. Gerenommeerde firma's als die van David Sutton en Tony Maslen namen de verkoop in het buitenland voor hun rekening en verhuurden kant-en-klare wedstrijdagens. Eind 1979 trok Ford zich officieel terug uit de internationale rallywereld, een onverwacht slot nadat fabrieksrijder Waldegård de wereldtitel behaalde. De gevolgde politiek was altijd dat de wedstrijd sport werd bedreven met productiemodellen. De toekomstplannen voor de Escort wierpen hun schaduw vooruit. En de Fiesta is door zijn constructie als voorwielaandrijver, appelle-



rend aan moderne eisen niet bijzonder geschikt voor het rallyewerk. Het wachten is op een ander model. De fabrieksrijders gingen over op andere merken. Of bleven met Ford Escort rijden. David Sutton zette ex-fabriekswagens in met sponsoring van een sigarettenfabrikant (Rothmans) voor de vliegende Finnen Hannu Mikkola en Ari Vatanen. De Ford Escort is nog steeds een geducht rallywapen. Privéstallen knappen nu het werk op. Een hele opluchting voor de fabriek, die voorheen bij de rallye van Engeland vaak nog de meeste tegenstand vreesde van privérijders met het eigen merk.



ESCORT

TYPEN EN MODELLEN

De Escort wordt in vijf versies geleverd: Escort, L, GL, Ghia en XR3. Hierbij kan in Nederland uit vier verschillende motor opties worden gekozen waarbij dient te worden opgemerkt dat de combinaties per exportmarkt verschillen en dat de standaard Escort niet met de grootste en de sportieve XR3 niet met de kleinste motor kan worden geleverd. De vijf leverbare motoren zijn een 1100 met hoge en lage compressie waarvan de laatste alleen in enkele landen verkrijgbaar zal zijn, een 1300, een 1600 en een opgevoerde 1600. Theoretisch zijn van de genoemde uitvoeringen, de vijf motoren en de 3- en 5-deurs carrosserieën, niet minder 61 verschillende Escort variaties mogelijk.

Maar de werkelijkheid ziet er anders uit en is afhankelijk van de markt waar de auto wordt geleverd. In wezen zal de nog steeds ruime keuze zich bewegen tussen de praktische 1.1 liter, drie-deurs sedan tot de meest luxueuze 1.6 liter, vijf-deurs Ghia. Daartussen vallen de zeer complete L-modellen, de comfortabele aangeklede GL en de snelle, apart gestyleerde sportieve XR3. Verder zijn er de 3-deurs Stationwagons, die bij het in druk gaan van deze Autotheek nog niet klaar waren, in Escort, L en GL uitvoering. Er is op de meeste modellen keuze uit veertien carrosseriekleuren, vier interieurkleuren en een schier eindeloze reeks van extra's, zoals speciale wielen en banden, electrisch bediende zijramen, centraal deurslot, schuif/kanteldak en diverse interieur-accessoires.



Van boven naar beneden: de 3-deurs en de 5-deurs uitvoering van de Escort, daaronder de Stationwagon en de XR3.

ESCORT 3- EN 5- DEURS SEDAN EN 3- DEURS STATIONWAGON

Leverbaar met 1117 cm³ of 1296 cm³ motor. De standaard specificatie omvat zwarte bumpers die ver om de wagenhoeken heengrijpen, zwarte naafdoppen en buitenspiegel. Afsluitbare tankdop. Voor de interieuraankleding wordt Beta stof gebruikt. Open hoofdsteunen. Bij de uitrusting horen twee draaibare zonnekleppen en achterin twee kledinghaken, een tweesnelheden ventilator, verse lucht-openingen in het dashboard, weggewerkte rolgordels, tweesnelheden ruitewissers met interval schakelaar en een elektrische sproeier. Afgezien van België en Ierland waar 't extra is, worden alle auto's standaard met een gelaagde voorruit geleverd. Tenslotte horen kindersloten op de achterportieren, waarschuwings knipperlichten en achteruitrijlampen (behalve in Frankrijk) ook tot de standaarduitrusting, van de goedkoopste versie.

ESCORT L 3- EN 5- DEURS SEDAN EN 3- DEURS STATIONWAGON

De L modellen zijn uiterlijk onder meer te herkennen aan de verchromde voor- en achteruitlijsten, dubbele carrosserie belijning en verchromde naafdoppen. Binnenin treft men een fraaiere aankleding aan, een binnenspiegel met antiverblindingsstand, geruite, stoffen bekleding, verstelbare rugleuningen, armsteunen en vakken in de portieren, een dashboardkastje en een bergvak aan de bestuurderskant. De kachelventilator heeft drie snelheden en er zijn twee uitstroomopeningen voor frisse lucht in het midden van het dashboard, terwijl er ook speciale uitstroomopeningen voor de zijruitontwaseming zijn aangebracht. Ook een radio en achterrautverwarming hoort bij de L-specificatie, evenals een hoedenplank over de bagageruimte, een drukknopslot op de achterklep, beklede bagageruimte en de toepassing van meer geluiddempend materiaal.

ESCORT GL 3- EN 5- DEURS SEDAN EN 3- DEURS STATIONWAGON

De GL valt tussen de L en de Ghia en onderscheidt zich uiterlijk van deze twee door verchromde zijruitlijsten, rubber strips in de bumpers, bumper beschermers, speciale 13 x 5 inch stalen wielen. Getint glas.

Het interieur omvat een fraaie stoffen bekleding, een anders gevormde achterbank, dashboardkastje met slot, een speciaal geldvakje voor parkeerkaartjes, vierspaaks stuurwiel en een middenconsole. Een aansteker, tripteller, van binnenuit verstelbare buitenspiegel, buitenspiegel rechts, dashboardklokje, een uitgebreid waarschuwingssystemeem en een verlichting in de bagageruimte horen ook allemaal bij de GL specificatie. Afhankelijk van de markt waar de auto wordt verkocht, zijn in principe alle motortypen in de L en GL modellen verkrijgbaar.

ESCORT GHIA 3- EN 5- DEURS SEDAN EN 3- DEURS STATIONWAGON

Deze zijn met alle motoren leverbaar, maar ook dat is weer afhankelijk van waar de auto wordt verkocht. Verder bezit deze auto alles wat in de afgelopen jaren bij Ford in de Ghia uitvoeringen gebruikelijk was. Uiterlijk is de wagen herkenbaar aan verchromde ruitomlijstingen rondom, verchromde grille, wiel sieringen, drie carrosserielijnen en een van binnenuit verstelbare buitenspiegel. Het interieur onderscheidt zich van de andere typen door een zeer luxueuze bekleding, dik tapijt en beklede deurpanelen, afwerking met hout in de portieren enzovoort. Bovendien horen bij de luxe uitrusting zaken als een variabele intervalstand op de ruitewissers, digitaal klokje met diverse extra functies, regelbare dashboardverlichting en tassen in de rugleuningen.

ESCORT XR3 3- DEURS SEDAN

De sportieve Escort is er alleen in driedeurs uitvoering met de opgevoerde 1.6 litermotor met dubbele carburateur. De schokdempers zijn van het gasgevulde type. Dit type valt uiterlijk direct op door aparte 14x5½ inch lichtmetalen velgen en 185/60 laagprofiel banden, een zwarte spoiler onder de voorbumper en één op de achterklep.

De XR3 heeft verder geen chromen ornamenten of ruitlijsten. Op de beide portieren zijn van binnenuit verstelbare buitenspiegels gemonteerd. Wis/was op de achterraut.

Het interieur is sportief met een sportstuur, gestreepte bekleding, kuipstoelen en een digitale klok.



AUTO THEEK ZET ALLES OVER AUTO'S VOOR U OP EEN RIJTJE