Die Escort-Legende wird 50: Das Erfolgsmodell hat Automobil- und Motorsportgeschichte geschrieben

* Furioser Start: Der allererste Ford Escort mit „Hundeknochen“-Kühlergrill gab im August 1968 sein Deutschlanddebüt
* Spurtreu auf der „Linie der Vernunft“: Der Escort Mk2 mit beruhigtem Design und bis zu 100 PS im heiß begehrten RS 2000
* Neustart mit Frontantrieb: Seit 1980, beginnend mit der dritten Escort-Generation, setzt das Erfolgsmodell von Ford auf quer eingebaute Motoren
* Spektakulär: Ford Escort RS Cosworth überrascht mit ausladendem Flügelwerk, rasanten Fahrleistungen und einer eindrucksvollen Motorleistung von 220 PS
* 1998: Zeit für die Weitergabe des Staffelstabs – der Ford Focus debütiert und löst die ikonische Escort-Baureihe ab

**KÖLN, im Herbst 2018** – Während in Berlin und anderen deutschen Großstädten aufmüpfige Studenten sich daran machten, den „Muff aus 1000 Jahren aus den Talaren“ zu schütteln, startete Ford Köln eine ganz andere 68er-Bewegung: Sie hörte schlicht auf den Namen „Escort“. Gemeint war der „Hundeknochen“: jenes neue Kompaktmodell mit dem charakteristischen Kühlergrill, das die Geschicke der Marke in den folgenden 30 Jahren prägen sollte wie kein zweites, das auf Renn- und Rallye-Pisten zum Inbegriff von Erfolg wurde und erst 1998 in Form der ersten von nunmehr vier Generationen des Ford Focus einen würdigen Nachfolger fand. Der Escort hat Automobilgeschichte geschrieben.

Das erste Kapitel begann aus deutscher Sicht im August 1968, als die ersten – noch im britischen Halewood produzierten – Modelle bei den Händlern standen. In Großbritannien hatte der Escort bereits Anfang des Jahres seine Premiere gefeiert, knapp fünf Monate später rollte schon das 100.000ste Exemplar vom Band. Angesichts der funktionellen Schönheit seiner gelungenen Karosserie und der ausgereiften Technik kam der Erfolg nicht von ungefähr. Als Basismodell diente der Escort 1100, dessen Vierzylinder-Reihenmotor 40 PS entwickelte. Hinzu kam der 1100 S mit 45 PS, der Escort 1300 mit 48 oder 52 PS sowie der sportliche Escort GT, dessen 64 PS für einen Sprint auf 100 km/h in nur 13,5 Sekunden sorgten und eine Höchstgeschwindigkeit von über 150 km/h ermöglichten. Damit besaß er ein seinerzeit bemerkenswertes Temperament. Wenig später folgte noch der Escort 1300 GT Sport, der sogar 72 PS leistete. Dabei zählte ein vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe für alle Varianten ebenso zur Serienausstattung wie die 12-Volt-Bordspannung.

1969 führte Ford den Escort auch mit viertüriger Karosserie sowie in der Kombivariante Turnier ein, die schnell große Beliebtheit fand. Sie bot sich Kunden mit erhöhtem Transportbedarf an, denn das Ladeabteil des Universalfahrzeugs nahm bei heruntergeklappten Rück­sitzen ein Volumen von 1,53 Kubik­metern auf. Selbst in normaler Sitzposition standen immer noch 0,88 Kubikmeter zur Verfügung. Zeitgleich bereiteten die Kölner die Einbürgerung des Escort vor: Im Januar 1970 nahm die Produktion im eigens errichteten saarländischen Werk Saarlouis ihre Arbeit auf. Heute werden dort der Ford Focus sowie dessen Schwestermodell C-MAX gefertigt.

Ein Herz für Sportler: Erfolgreich auf Renn- und Rallye-Pisten

Praktisch von Beginn an ging die Historie des Ford Escort einher mit der Entwicklung von entsprechenden Rallye-Derivaten. Das erste war bereits 1968 der Escort TC, dessen auf einer Lotus-Entwicklung basierender „Twin Cam“-Motor bereits zwei Nockenwellen besaß. Aus Platzgründen musste er leicht geneigt installiert werden, leistete dafür aber fast sagenhaft klingende 109 PS – aus denen sich im Wettbewerbstrimm 175 PS machen ließen, was genügte, um von Sieg zu Sieg zu eilen und die Konkurrenz in Grund und Boden zu fahren. Doch der TC-Vierzylinder erwies sich als anfällig und wartungsintensiv, darum kombinierten die Techniker von Ford Motorsport in Boreham kurzerhand den robusten „Kent“-Block mit einem Vierventil-Zylinderkopf von Cosworth: Fertig war der Escort RS 1600 mit dem sogenannten BDA-Motor, 115 PS stark, 180 km/h schnell und nicht nur im Autoquartett der neue Supertrumpf. Beide Modelle hat Ford in Deutschland aber nicht offiziell angeboten.

Einheimische Freunde zügiger Fortbewegung, die gerne auch in gepflegte Driftwinkel münden durfte, fanden erst 1973 Gehör: Als der Kölner Autohersteller den Escort RS 2000 auf den Markt brachte. Er besaß einen zwei Liter großen Reihenvierzylinder mit obenliegender Nockenwelle (OHC), leistete 100 PS und trug unübersehbar die zeitgenössischen Insignien der Sportlichkeit – vom tiefergelegten Fahrwerk mit negativem Sturz an der Vorderachse über 5,5 Zoll breite Sportfelgen und Halogenscheinwerfer bis hin zu breiteren Kotflügeln für die Gürtelreifen der Dimension 165 SR 13. Sportliche Versionen des Escort zählten fortan zum festen Bestandteil der Modellpalette.

Escort Mk II (1975 – 1980): Spurtreu auf der „Linie der Vernunft“

Mit dem Nachfolger des „Hundeknochens“ baute Ford ab 1975 noch konsequenter auf die 1960 mit dem 17M P3 ausgerufene „Linie der Vernunft“. Mit einem Entwicklungsbudget von 50 Millionen Mark realisierte die Marke ein neues Modell, das bis ins Detail den Wünschen kostenbewusster Verbraucher Rechnung tragen sollte. Bereits die umfangreiche Grundausstattung wies auf die dramatisch gesteigerte Preiswürdigkeit hin: Stahlgürtelreifen, eine heizbare Heckscheibe, Scheibenbremsen vorne, Bremskraftverstärker, Stabilisator für die Vorder- und Hinterachse sowie eine elektrische Scheibenwaschanlage gehörten fortan zum serienmäßigen Lieferumfang. Auf Wunsch gab es auch Dreipunkt-Automatik-Sicherheitsgurte. Zugleich verdoppelten die Kölner die Garantiezeit auf zwölf Monate oder 20.000 Kilometer. Weiteres Novum: Bei gleichem Preis hatten die Käufer der Basisversion die Wahl zwischen einem Motor mit 1,1 Liter Hubraum und 44 PS sowie einem 54 PS starken 1300er – je nachdem, ob sie Sparsamkeit oder Sportlichkeit den Vorrang gaben.

Stolz waren seine Entwickler auch auf die niedrigere Gürtellinie des neuen Escort und die deutlich vergrößerten Fensterflächen, die einen spürbar verbesserten Rundumblick boten. Hinzu kam eine größere Platzökonomie, die insbesondere den Fondpassagieren des Fünfsitzers ein Plus an Kniefreiheit ermöglichte. Für Komfort sorgte auch die leistungsfähigere Belüftungsanlage – sie sollte die Luft im Innenraum in nur 20 Sekunden komplett austauschen können – und eine spezielle „Schallschluckwanne“ aus 14 Millimeter dicker Dämmung, um akustische Störenfriede zu besiegen.

Ford präsentierte das neue Modell wieder als Zweitürer, Viertürer und in der dreitürigen Kombiversion Turnier. Die Ausstattungslinien spreizten sich von der Basisvariante über den Escort L und GL bis hin zum luxuriösen Ghia und dem dynamisch ausgerüsteten Sport. Neben den beiden bereits erwähnten Einstiegsmotorisierungen stand der Escort Mk II auch mit 1,3 Liter großem 70-PS-Vierzylinder sowie als 1600er mit 84 PS zur Wahl. Wer statt des Viergang-Schaltgetriebes eine Automatik mit drei Gängen bevorzugte, erhielt diese in Kombination mit einer 57-PS-Version des 1,3-Liter-Motors. An der Spitze aber thronte auch weiterhin der Escort RS 2000 mit 110 PS, der weiterhin die Basis lieferte für enorm erfolgreiche Rallye-Varianten. Doch während erlesene skandinavische Vollgastiere wie Björn Waldegard (1979) und Ari Vatanen (1981) noch mit ihren heckangetriebenen Ford zu Weltmeisterehren drifteten, hatte sich längst ein Paradigmenwechsel angekündigt – nichts weniger als die zweite Ära des Ford Escort.

Escort Mk III (1980 – 1985): Neustart mit Frontantrieb

Sie begann 1980 und stellte alles Dagewesene auf den Kopf: Der neue Ford Escort – Projektname „Erika“ – folgte dem aktuellen Klassenstandard und vertraute wie bereits der kleinere Fiesta auf quer installierte Motoren, Frontantrieb und eine praktisch-schicke Schrägheckkarosserie. Der von der ersten bis zur letzten Schraube neu konstruierte Wagen setzte auf unabhängige Radaufhängungen vorne und hinten und eine ebenfalls komplett neue Generation von Vierzylindern. Insgesamt hatte Ford 2,5 Milliarden Mark in die Entwicklung und Produktion des hochmodernen Kompaktklässlers investiert, der als drei- und fünftürige Limousine sowie als dreitüriger Turnier debütierte. Später kamen ein Kombimodell mit fünf Türen, die Kastenwagenvariante „Express“ und ein Stufenheckableger namens Orion hinzu. Bei Karmann in Osnabrück entstand zudem ein offenes Escort Cabriolet.

Das geräumige und modern eingerichtete neue Modell heimste von Beginn an reichlich Lorbeeren ein: 1981 kürte es zum Beispiel eine internationale Expertenjury zum „Auto des Jahres“. Dies verdankte der Escort Mk III insbesondere seiner hervorragenden Aerodynamik mit einem cw-Wert von nur 0,385 für die Limousine – der bisherige Klassenbestwert lag bei 0,46. Sie war das Ergebnis umfassender Windkanaltests mit rund 2.500 Versuchsreihen, die unter anderem auch das Durchströmungsverhalten des Motorraums berücksichtigten. Das sogenannte „Aero-Heck“ brachte zusätzliche Vorteile: Dank der günstigen Verwirbelungen hinter dem Auto blieb die Rückscheibe freier von Verschmutzungen.

Klar, dass von dem optimierten Luftwiderstand neben dem geringen Verbrauch auch die Fahrleistungen profitierten. Dabei umfasste die Motorenpalette des neuen Escort zum Marktstart drei Hubraumvarianten in fünf Leistungsstufen. Den Einstieg bildete ein 1,1-Liter-Vierzylinder der neuen CVH-Familie mit Aluminium-Zylinderkopf und hemisphärisch, also halbkugelförmig gestalteten Brennräumen sowie größeren Ventilen. Er produzierte wahlweise 55 oder 59 PS. Darüber rangierte ein 1300er mit 69 PS. Die Spitze markierte zunächst eine 1,6 Liter große Maschine mit 79 oder – im sportlichen Topmodell XR3 – sogar 96 PS. Ihm folgte schon bald der XR3i mit elektronischer Bosch KE-Jetronic anstelle der bisherigen Weber-Registervergaser, dessen Leistung dadurch auf 105 PS stieg. Damit war das obere Ende der Fahnenstage jedoch noch nicht erreicht, denn die bildete ab 1985 mit dem Escort RS Turbo der erste aufgeladene Motor dieser Baureihe. Er entwickelte mit 132 PS ein sehenswertes Temperament mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h und zeichnete sich darüber hinaus durch zwei Besonderheiten aus: Er besaß serienmäßig ein mechanisches Sperrdifferenzial, was ihm nochmals sportlichere Fahreigenschaften ermöglichte, und stand in allen Karosseriefarben zur Wahl, so lange es sich dabei um Weiß handelte…

Ein weiteres Novum: Ab August 1983 zog erstmals ein Dieselmotor in die Escort-Baureihe ein, 1,6 Liter groß und 55 PS stark sowie mit einem Durchschnittsverbrauch von sechs Litern Diesel besonders sparsam.

Escort Mk IV (1986 – 1990): Facelift plus Feinschliff

Evolution statt Revolution: Umwälzende Neuerungen waren 1986 beim Übergang zum Escort der vierten Generation nicht zu erwarten – warum auch? Verarbeitung und Modellvielfalt hatten schon beim Vorgänger gestimmt, und weil auch das Design weiterhin großen Anklang fand, gingen die Formgestalter ebenfalls vorsichtig zur Sache. Weil aber nichts so gut ist, dass es sich nicht noch verbessern ließe, blieb letztlich von der Karosserie und den Ausstattungen über die Motoren, das Fahrwerk und die passive Sicherheit bis hin zur Qualität doch kein Bereich unangetastet.

Die höhere Wirtschaftlichkeit des neuen Escort basierte vor allem auf dem optimierten Wirkungsgrad seiner Magergemisch-Benzinmotoren und einem innovativen Verbrennungsverfahren, das den Verbrauch trotz höherer Drehmoment- und Leistungsausbeute senkte. Dies traf speziell auf das langhubig ausgelegte 1,4-Liter-Triebwerk zu, dessen speziell geformten Einlasskanäle dem Frischgas einen Dralleffekt verliehen und durch die effizientere Verwirbelung für eine nochmals kontrolliertere Verbrennung sorgten. Es ersetzte den 69 PS starken 1,3-Liter-Vierzylinder und erfreute mit 75 PS durch einen ordentlichen Leistungsaufschlag, der Hand in Hand ging mit geringerem Verbrauch und sauberen Emissionen. Das zweite CVH-Aggregat schöpfte aus 1,6 Liter Hubraum zwischen 90 und 105 PS im erneut XR3i getauften Sportmodell, der RS Turbo drückte unverändert mit 132 PS auf die Tube. Beide Athleten durften sich über ein serienmäßiges ABS freuen, das es für alle übrigen Modellversionen als Sonderausstattung gab.

Weiterhin im Angebot: die bereits bekannten 1,1- und 1,3-Liter-Versionen, die zwischen 50 und 60 PS leisteten, sowie der Escort Diesel. Letzterer erhielt 1989 eine Hubraumerweiterung auf 1,8 Liter, was ihm 60 PS einbrachte.

Spürbar überarbeitet präsentierte sich der Innenraum. Das Cockpit adaptierte Design-Elemente des Flaggschiffs Scorpio, hinzu kamen neue Seiten­verkleidungen und Sitze sowie ein überarbeitetes Heizungs- und Lüftungssystem. Die Ausstattungslinien staffelten sich von der Basisversion C über den CL bis hin zur Topvariante Ghia.

Escort Mk V (1990 – 1992): Der „Cossie“ als neues Zugpferd

Gemessen am Investitions- und Ressourcen-Aufwand war das Projekt CE-14 – der vollkommen neue Escort der fünften Generation und sein Stufenheckbruder Orion – mit rund 2,5 Milliarden Mark eines der aufwendigsten und weitreichendsten, das Ford bis dato umgesetzt hatte. Für optimale Qualität und höchstmögliche Kundenzufriedenheit von Beginn an hatte der Kölner Autohersteller ein neues Programm-Management mit ganzheitlichem Ansatz etabliert, das neben Konstruktion, Design und Fertigung auch Aspekte wie Marketing und Kommunikation sowie die Rolle der Zulieferer einbezog.

Nach wie vor zählte Modellvielfalt zu den Stärken der Escort-Familie, die mit den drei- und fünftürigen Fließheckvarianten, dem Cabriolet und Turnier sowie dem Transporter-Derivat gleich fünf Nutzungsbereiche abdeckte. Ergänzend kam der klassisch-konservative Stufenheckableger Orion hinzu, auch wenn Ford ihn etwas oberhalb des Escort positioniert hatte.

Aufgrund des überzeugenden Markterfolgs – immerhin hatte Ford vom Escort seit der Umstellung auf Frontantrieb mehr als acht Millionen Exemplare verkauft – sah das Unternehmen wenig Anlass, den Design-Charakter des Kompaktmodells grundlegend zu ändern. Allerdings präsentierte sich der Escort nun eine Stufe smarter mit fließenderen Formen, bündig eingepassten Scheiben, niedriger Gürtellinie und großen Glasflächen. Obwohl die jüngste Version in der Länge nur leicht um sieben Millimeter wuchs, legte zeitgleich der Radstand um 12,5 Zentimeter deutlich zu und auch die Spurweite fiel breiter aus. Im Innenraum spiegelte sich dies durch ein spürbar souveräneres Platzangebot wider, auch der nunmehr 380 Liter große Kofferraum profitierte. Der Escort Turnier setzte mit einem Stauvolumen von 1.425 Litern sogar einen neuen Klassenbestwert.

Parallel hierzu überzeugte auch das Motorprogramm dank ebenso sauberer wie drehmomentstarker Benziner der zweiten CVH-Generation sowie dem 60-PS-Dieselaggregat mit einer nochmals größeren Vielfalt. Die Grundlage lieferten Vierzylinder mit 1,4 und 1,6 Liter Hubraum sowie geregelten Dreiwege-Katalysatoren, die 71 beziehungsweise 105 PS ablieferten. Etwas später kam ein 1,3 Liter großes Endura-E-Aggregat mit 60 PS zur Abrundung nach unten hinzu. Am oberen Ende der Skala wurde es dafür immer sportlicher: Der Escort RS 2000 trat mit einem zwei Liter großen Vierventilmotor an, der dank 150 PS in weniger als neun Sekunden auf Tempo 100 beschleunigte und auf freier Autobahn 208 km/h erreichte. Und dann war da natürlich auch noch der mit mächtigem Flügelwerk verzierte Escort RS Cosworth mit modernem Allradantrieb und 220-PS-Turbomaschine – tatsächlich basierte das Homologationsmodell für den Rallye-Sport aber auf der Bodengruppe des Sierra und besaß mithin auch einen längs eingebauten Motor. Heute zählt der „Cossie“ zu den besonders gesuchten Sammlerstücken.

Escort Mk VI (1992 – 1995): Facelift zur richtigen Zeit

Nach nur zwei Jahren präsentierte Ford bereits eine umfassend überarbeitete Ausgabe der fünften Escort-Generation, obwohl sie die gestellten Erwartungen voll und ganz erfüllt hatte. Warum? Die vorzeitige Modellaktualisierung hatte vornehmlich drei Gründe: die Modernisierung der Motorenpalette, immer höhere Kundenerwartungen in puncto Fahrzeugsicherheit und eine generell rückläufige Nachfrage in Europa. Ford wollte gerüstet sein.

Optisch machte das Facelift vor allem durch eine rundlichere Heckpartie und einen ovalen, in die Motorhaube integrierten Kühllufteinlass auf sich aufmerksam. Wichtiger jedoch war, was sich unter der vorderen Karosserie-Abdeckung befand: Dort zogen neue Vierzylinder-Benziner mit Vierventil-Technologie sowie erstmals auch ein Turbodiesel ein, der 90 PS leistete. Die Ottomotoren traten mit 1,6 und 1,8 Liter Hubraum an und entwickelten 90 und 105 sowie – exklusiv im XR3i – 130 PS. Unverändert übernommen wurden der 2,0-Liter-16V des RS 2000 sowie das Turbo-Aggregat des Escort RS Cosworth. Neben Fünfgang-Schaltgetrieben stand später auch eine stufenlose CTX-Automatik zur Wahl. Neu war auch die optimierte Karossseriestruktur mit verbesserter passiver Sicherheit, die insbesondere auf einer verstärkten Fahrgastzelle beruhte. Hinzu kam ein „Low-HIC“-Lenkrad („Head Injury Criterion“) mit gepolsterten Pralltopf.

Escort Mk VII (1995 – 1998): Optimiert in allen Details

Im Januar 1995 präsentierte sich die siebte Generation des Ford Escort mit gestrafftem Modellprogramm, aktualisiertem Design, technischen Besonderheiten und einer neuen Ausstattungshierarchie: Flair verkörperte dabei die ebenso komfortable wie besonders wirtschaftliche Basisausführung, Fun – erkennbar an Details wie einem Heckspoiler in Wagenfarbe, Sport-Lederlenkrad und weiß unterlegten Instrumenten – repräsentierte die jugendlich-frische Note und Ghia stand weiterhin für ein dezent-luxuriöses Ambiente. Bei unverändert sieben Karosserieversionen und den jeweils kombinierbaren Antrieben ergaben sich 56 Möglichkeiten, einen Escort Mk VII auszuwählen. Maßstäbe setzte auch die weiter verbesserte Sicherheitsausstattung: Airbags auf der Fahrer- und Beifahrerseite zählten ebenso zum serienmäßigen Lieferumfang wie Gurtstopper und -straffer. Und ein weiteres Novum: Ford bot den drei- und fünftürigen Escort sowie die Turnier-Variante zum gleichen Grundpreis an.

Bei den Antrieben blieb das Benzinerangebot mit dem 1,3 Liter großen Basismotor und dem RS Cosworth an der Spitze des Programms unverändert. Auf der Dieselseite stand dem 60, später 70 PS starken Endura-D-Sauger die 1,8 Liter große Turboversionen mit 90 PS zur Seite. Neu war eine weitere Allradversion: Der 90 PS starke Escort 1.6 16V 4x4 übernahm die Kraftübertragung, die Ford zuvor bereits für den RS 2000 eingeführt hatte.

1998, nach 30 erfolgreichen Jahren, endete die Escort-Ära. Der neue Ford Focus übernahm und feiert seinerseits bereits sein 20. Jubiläum. 2018 ging die vierte, erneut von Grund auf neu konstruierte Generation des Ford Focus an den Start.

# # #

**Ford-Werke GmbH**

*Die Ford-Werke GmbH ist ein deutscher Automobilhersteller und Mobilitätsanbieter mit Sitz in Köln. Das Unternehmen beschäftigt an den Standorten Köln, Saarlouis und Aachen mehr als 24.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit der Gründung im Jahr 1925 haben die Ford-Werke mehr als 46 Millionen Fahrzeuge produziert. Für weitere Informationen zu den Produkten von Ford besuchen Sie bitte* [*www.ford.*](http://www.ford.)*de*

**Kontakt**: Isfried Hennen Hartwig Petersen

 Ford-Werke GmbH Ford-Werke GmbH

 +49 (0) 221/90-17518 +49 (0) 221/90-17513

 ihennen1@ford.com hpeter10@ford.com