

## Durchschnitt und Spitze: die ersten Sport-Escort



Biedermann und Brandstüter.

Der brave Ford Escort mutierte in der Renn- und Rallye-Szene zum gefürchteten Konkurrenten.

Die Engländer zeigten schon früh, dass zwei Seelen in dem pummeligen Ford Escort (I) schlummerten: eine kreuzbrave Familienkutsche und ein heißes Sportgerät mit schier unermesslichen Kraftreserven. Während sich in unserer Republik noch junge Fahrer die vorwitzigen Nasen an GT-Scheiben des 68er Debütanten plattdrückten, mischten bereits fetzige Twin Cams (TCs) mit starken Lotus-Herzen die europäische Rallye-Sport-Szene auf: Sieg reihte sich an Sieg. Was natürlich gebührend vermarktet wurde - Siegertypen fahren nun einmal Escort. Die Twin Cams sammelten weiter Pokal auf Pokal, auch bei Tourenwagenrennen: Tradition verpflichtet. Als die letzten TC vom Band liefen, setzte Ford noch eins drauf - das Cosworth-BDA-Triebwerk nämlich, das ab 1970 die englischen Ford Escort RS 1600 beseelte und für die Zukunft hoffen ließ.



BDA-Ford-Escort in Aktion. Da hatte die Konkurrenz das Nachsehen.

Zeitgleich mit den starken BDA-Wettbewerbswagen - die „zivile“ Version war wie beim TC für den normalen Straßenverkehr mächtig abgespeckt worden - tauchte 1970 ein zahmer Verwandter auf den Britischen Inseln auf: Der Mexiko MK1, der auch in die Schweiz exportiert wurde. Und während die Eidgenossen die westlichen Alpen mit TCs, RS 1600 und eben jenen „Mexico“ unsicher machten, schmorteten die deutschsprachigen Mächtigersauer nördlich der eidgenössischen Grenze noch immer im eigenen GT-Saft. Da half auch kein Escort Sport mit immerhin acht Mehr-PS, der sich ab 1971 zum sportlichen Bruder aus Köln gesellte. Ob solche Stärke wirklich besonnen machte, wie die Werbung versprach?



Ford Escort Sport von 1971: Heizgerät

1973 gab es schließlich die „Alternative zum Alltäglichen“ - exklusiv bei ausgesuchten Ford-Rallye-Sport-Händlern der Republik: den Ford Escort RS 2000.

In rund neun Sekunden katapultierte das weiße Geschoss mit den blauen Sportstreifen seinen Fahrer in den schwarzen Recaro-Sitzen, die sportbehandschuhten Hände fest das kleine RS-Lenkrad haltend, von 0 auf 100 Sachen! Und wem das noch zu untertourig war, der konnte aufrüsten. Zwar durften es keine 275 muntere Pferdchen sein, wie sie der Gruppe-2-BDA-Escort mit Alu-Block springen ließ, aber mit immerhin 133 PS aus dem Ford-Tuning-Kit durfte ein Privatfahrer schon bei der Gruppe 1 kräftig mitmischen.



Tuning war auch bei Ford angesagt. Aus einem reichhaltigen RS-Zubehör konnten sportlich ambitionierte Ford-Kunden schöpfen

Ob selbstgetunter Hundeknochen oder fertiger Wooding-Escort, dezentes, straßentaugliches Zakowski-Tuning oder ein Escort Sport Black Label aus der Ford-eigenen RS-Schmiede - die Zähne zeigte der Biedermann im Wolfspelz allemal. Dafür sorgten schon 235er „Schlappen“ auf BBS-Felgen und ein tiefergelegtes Fahrwerk, natürlich mit dem Segen des TÜV - und der Ford-Werke. Der Escort-Stern war am Sporthimmel aufgegangen ...



Ford Escort-Pokal: Driften im Grenzbereich: Der 1970 ins Leben gerufene Markenpokal förderte den Fahrernachwuchs für private Ford Escort Sport- und GT-Besitzer

aw



Cockpit des Ford Escort Sport: Alles im Griff!

Die sportlichen Serien-Ford-Escort (Ford Deutschland)

#### **1968-1974**

Ford Escort GT, OHV-Kent-Motor, 1300 ccm,  
47 kW/64 PS (bis 8/70) und 53kW/72 PS (ab 9/70), 155 km/h, 0-100 km/h: 12,7 sec.

#### **1971-1974**

Ford Escort Sport, OHV-Kent-Motor, 1300 ccm,  
53 kW/72 PS, 155 km/h, 0-100 km/h: 12,7 sec.

#### **1973-1975**

Ford Escort RS 2000, OHC-Motor, 2000 ccm,  
74 kW/100 PS, 175 km/h, 0-100 km/h: 9,3 sec.

#### **1974**

Ford Escort Strada, Sondermodell, OHV-Kent-Motor, 1100 ccm,  
32kW/44 PS, 125 km/h, 0-100 km/h: 25 sec.



Ford Escort Twin Cam: Wolf im Schafspelz.  
Der englische Ausnahmesportler wurde durch ein DOHC-Triebwerk befeuert

Die sportlichen Serien-Ford-Escort (Ford England)

#### **1968-1974**

Ford Escort GT, OHV-Kent-Motor, 1300 ccm,  
53 kW/72 PS, 155 km/h, 0-100 km/h: 12,7 sec.

#### **1968-1971**

Ford Escort Twin Cam, DOHC-Motor von Lotus (Ford-Basis), 1558 ccm,  
78 kW/106 bhp, 182 km/h, 0-100 km/h: 9,8 sec.

#### **1970-1974**

Ford Escort RS 1600, BDA-Motor (Ford-Basis), DOHC, 16 Ventile, 1600 ccm,  
88 kW/120 PS, 180 km/h, 0-100 km/h: 8,9 sec.

#### **1970-1974**

Ford Escort Mexico Mk I, OHV-Kent-Motor, 1600 ccm,  
63 kW/86 PS, 160 km/h, 0-100 km/h: 10,9 sec.

#### **1973-1975**

Ford Escort RS 2000, OHC-Motor, 2000 ccm,  
74 kW/100 PS, 175 km/h, 0-100 km/h: 9,3 sec.

## Erklärungen

OHV: Overhead Valve. Ventile im Zylinderkopf hängend. Steuerung (beim Kent-Motor) mittels Kipphebel, Stößelstangen und Stößel, Antrieb zur Nockenwelle mit Rollenkette

OHC: Overhead Camshaft. Oberliegende Nockenwelle. Antrieb (beim Ford-Motor) mit Zahnriemen; Schleppebel. Ursprünglich für den amerikanischen Ford Pinto entwickelt

DOHC: Double Overhead Camshaft. Zwei oberliegende Nockenwellen

Twin Cam oder TC (in Verbindung mit Ford Escort): Doppel-Nockenwellen. Ein von Lotus Anfang der Sechziger entwickelter Sportmotor. Basis: 1,5-Liter-Ford-Triebwerk des Ford Cortina Mk I

BDA: Belt driven, A-series. 16-Ventil-Doppelnockenwellenmotor, von Mike Costin und Keith Duckworth (Cosworth) im Auftrag von Ford entwickelt. Basis: 1,6-Liter-Ford-Motor des Ford Cortina MK II

Kent-Motor: ein bereits Mitte der fünfziger Jahre von Ford-England entwickeltes OHV-Triebwerk mit hängenden Ventilen; Einsatz in zahlreichen Fahrzeugen, so auch im Ford Escort, Ford Fiesta oder Ford Capri II