



„Er gibt Aufgaben - aber wenn man ihn beherrscht, ist es umso lustiger, mit ihm zu fahren“

Max Lampelmaier

Ein Hundeknochen auf den nicht nur Vierbeiner scharf sind

Ford Escort MK1. „Eine Psychologin hat mich mal gefragt, ob ich eine Beziehung zu einem Auto aufbauen könnte. Beziehung weiß ich nicht, aber wenn wir ein Rennen gewinnen, streichle ich schon über das Armaturenbrett und sage. Gut haben wird das gemacht.“

Und die beiden habe es oft gut gemacht. Max Lampelmaier aus Mattsee ist mehrfacher historischer Staatsmeister auf dem Escort, hat Europameisterschaftsläufe gewonnen und in seinem Unternehmen auch etliche Ford zum Rennauto aufgebaut. Lampelmaier und sein Team gelten als Experten in dem was sie tun und haben mittlerweile auch ein beachtliches Ersatzteillager für Ford-Oldtimer-Original-Teile angesammelt „seit einigen Jahren erlebt diese Szene einen unglaublichen Boom und mehrmals monatlich erreichen uns

Anfrage aus allen Ecken der Welt.“ Insgesamt hat er in seiner Garage unter anderem drei Escort RS (Rallye Sport) BJ 73 und BJ 74 und dazu auch ein paar alte Karosserien „für später“ stehen. „In früheren Jahren bin ich den Zweier gefahren“ so Lampelmaier, „das war damals einfach cool, in einem neuen Auto unterwegs zu sein. Erst später bin ich dann auf den Einser umgestiegen.“ Erfolge hatte er so oder so. „Der Einser gibt schon seine Aufgaben und lässt sich nicht ganz leicht fahren – aber wenn man ihn beherrscht ist es umso lustiger.“

Vor allem die starre Achse des Einser verlangt seinem Fahrer extrem viel fahrerisches Können und Gefühl ab: „Ich finde das Auto aber gerade deswegen so großartig, denn so kann ich quer fahren - ich kann driften, ohne dabei viel Risiko einzugehen.“ Jedes Auto, so auch ein Ford Escort hat seine Schwachstellen – beim MK1 kann man sei zeitlich genau auf das Baujahr und auch das Produktionsland einschränken: „Als die Produktion am Auslaufen war hat man - von August 1973 bis Juli 1974 - in Deutschland parallel

Fotos: Max Lampelmaier

versucht noch einen Einser zu bauen. Das Blechmaterial für die Karosserie, das die Deutschen damals verbauten war leider echt schlecht. Hier ist Rost natürlich ein großes Thema.“

„FAMILIENWAGEN UND SPORTLICHER FLITZER“

Produktionsstart für den Ford Escort war 1967 in den britischen Ford-Werken in Halewood. Sein Markenzeichen: der charakteristische Kühlergrill, der in die Scheinwerfer mündet und ihm den liebevollen Beinamen „Hundeknochen“ einbrachte. Robuste, einfache Technik gepaart mit weicher, runder Optik – machten den Escort vom Start weg zu einem Erfolgsmodell. Die Verkaufszahlen übertrafen alle Erwartungen. Bereits im Juni 1968 lief aufgrund der großen Nachfrage in England der 100.000 Escort vom Band. Von Oktober 1967 bis Dezember 1974 wurden insgesamt rund 2,14 Millionen Stück produziert. Den Ford Escort, der im letzten Jahr seinen 50. Geburtstag feierte gab es als Zwei- und Viertürer Limousine oder als 3-türigen Kombi .

Drei Monate nach dem offiziellen Marktauftritt begannen die Engländer in Boreham, dem Sitz von Ford Motorsport in England, an einer Rennversion zu bauen. Hauptverantwortlicher war damals der spätere Ford-Motorsport-Direktor Peter Ashcroft. Bei der ersten Motorsportversion hat Ford mit Lotus zusammengearbeitet und den Motor, das Getriebe und die Bremsen vom Lotus Cortina übernommen. Der sogenannte



TWIN Cam wurde von 1968 bis 1971 ausschließlich in England verkauft und feierte in der Rallye Ende der 1960er Jahre große Erfolge. Später wurde der Lotus Motor durch den „BDA“, einem eigenen Ford Motor für Rennzwecke ersetzt und kam unter dem Namen RS1600 auf die Straße. Die Straßenversion hatte 120 PS bei 6500 U/min und fuhr bis zu 180 km/h. Rund 900 Stück wurden vom RS1600 produziert.

Gerlinde TSCHEMPLAK

Bewertungen nach Motor Klassik

Ford Escort 1 (1968 – 1974),	
Zustand gepflegt	€ 12.000,-
Zustand mäßig	€ 3.900,-
Ford Escort RS 2000 (1973 – 1974),	
Zustand gepflegt	€ 37.000,-
Zustand mäßig	€ 12.000,-