EST-MARATHON 80000 Kilometer



Der Scorpio ist deutlich angeschlagen

Der Dauerläufer Das Dauertest-Ziel nach 18 Monaten und 84 466 Kilometern erreicht: Der Scorpio ist deutlich angeschlagen

machte zu oft schlapp

Die Schlüsselübergabe des Ford Scorpio 2.0i CL mit dem Kennzeichen K-SJ 993 fand am 13. Mai 1986 statt: Anschlie-Bend gab Auto Bild-Fotograf Klaus Kuhnigk den hellblauen Testwagen kaum mehr aus der Hand. Innerhalb von 18 dings nicht unbeschadet überstanden

Monaten fuhr er kreuz und quer durch Europa. Lange Etappen über Hunderte von Kilometern ebenso wie kurze Stadtfahrten. Genau 80 406 Kilometer weit. Das Test-Marathon hat der Scorpio aller-

Farbe ist nicht unbedingt nach neinem Geschmack, aber sonst ist der Scorpio für mich wie geschaf-fen." Für Auto Bild-Fotograf Klaus Kuhnigk ist die problemlose Alltagsuglichkeit eines Autos am wichtigsten: Das Ding muß laufen,"

Geht es aber um Bewegungsfreiheit und Raumangebot, wird der 1,90-m-Mann kleinlich: "Ein Auto, das nicht mindestens drei Fototaschen, zwei Stative und einen Reisekoffer faßt und in dem ich mich nicht ausstrecken kann, ist für mich kein Auto."

Text: Horst Vieselmann Dokumentation: Wolf Gudlat

1350 Liter faßt das riesige Gepäckabteil der Fließheck-Limousine, wenn die geteilt umlegbare Rücksitzlehne versenkt ist. Mit seiner großen Heckklappe ist der Scorpio fast schon ein Kombi. Die mögliche Zuladung beträgt 570 Kilogramm.

Für Fernreisende ist der Scorpio, selt 1985 auf dem Markt und in Kürze auch mit Stufenheck zu haben, der Geheimtip. Ein reizvolles Argument für den Scorpio ist das serienmäßige ABS.

30 360 Mark verlangte Ford im Mai 1986 für die Grundversion des 2.0i CL mit

geregeltem Katalysator. Da der Testwagen mit einigen Extras ausgestattet war -Servolenkung (1308 Mark), elektrischen Fensterhebern (765 Mark), Zentralver-riegelung (522 Mark), Glasdach (1050 Mark), Kassetten-Radio (955 Mark), heiz-barer und getönter Frontscheibe (614 Mark) sowie Metallic-Lackierung (900 Mark) -, summierte sich der Preis auf stattliche 36 474 Mark.

Überraschung: Der gleiche Scorpio ko-stet heute fast 1000 Mark weniger, Nicht nur der Grundpreis wurde gesenkt (29 610 Mark), auch einige Extras sind preiswerter: Die empfehlenswerte Servolenkung kostet heute rund 200 Mark, die Sonder-lackierung sogar 300 Mark weniger.

Soweit das Erfreuliche. Die kühle Begeisterung unseres Fotografen für den Scor-pio wurde schon nach kurzer Dauertest-Zeit gedämpft. Zuerst war es der zackige Zündschlüssel, ohnehin ein erklärter Feind von Hosentaschenfutter: Bei km-Stand 9775 brach er ab, und zwar im Kof-ferraumschloß. Für einen wie Kuhnigk, der immer unter Termindruck steht, ein verdammt ärgerlicher Zwischenfall.

Gleiches passierte knapp zehn Tage später noch einmal. Nach solchen Schlüssel-Erlebnissen wird man kritisch. So no-

tlert Klaus Kuhnigk im Fahrtenbuch enttäuscht: "Sehr seitenwindempfindlich. Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten. Schwammiges Fahrverhalten bei Fahrten mit Gepäck. Scheibenwischer hebt bei hohen Geschwindigkeiten ab, dadurch schlechte Sicht,"

Etwas später wieder Lob: "Bequeme Sitze, große Reichweite durch niedrigen Verbrauch."

Licht und Schatten von Anfang an dabei

Unheilvolles kündigte sich ab km-Stand 15 000 án. "Leichtes Dröhnen wechselt sich mit dumpfem Grollen ab, zunächst nur im Schiebebetrieb", lautet die entsprechende Fahrtenbuch-Eintragung. Die Werkstatt findet zunächst nichts, der Scorpio rollt trotz der nervenden Geräusche weiter. Die wahre Ursache wurde bei der 40 000-km-Inspektion entdeckt: beide Antriebswellen ausgeschlagen, Wegwerfen, Nebenbei wird dem Vierzylin-dermotor noch ein neuer Leerlaufregler spendiert, denn damit hatte der Scorpio ebenfalls Probleme, und zwar dauerhaft. Bis zum Dauertest-Ende konnten die Ford-Techniker keine Lösung finden.

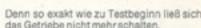
Ebensohäufig machte die Auspuffanlage Ärger. Allein das vordere Rohr und der Rohrkrümmer wurden viermal neu abgedichtet, ehe das Hosenrohr mitsamt der Lambdasonde für den Kat schließlich ganz erneuert wurde.

Beim Stande von 63 070 Kilometern, ein Jahr nach Fahrzeug-Übernahme, mußte Fotograf Klaus Kuhnigk den Scorpio wieder mal außerplanmäßig in die Werkstatt bringen. Der Katalysator war kaputt. Nicht sein reinigendes Innenleben hatte den Geist aufgegeben, sondern das Verbindungsrohr zwischen den beiden Töpfen war schlicht durchgebrochen.

Immer wieder wurde die Auspuffanlage gerichtet und neu befestigt. Wegen der geringen Laufleistung des neuen Katalysa-tors mußte auf die Schadstoffmessung bei Test-Ende verzichtet werden.

Nach dem Katalysator-Zwischenfall dauerte es gerade zwei Monate, da stand der Dauertest-Scorpio erneut in der Werk-statt. Diesmal war es die Kupplung, die nicht mehr vorschriftsmäßig arbeitete. Kuhnigk, dem von Kollegen daraufhin eine forsche Fahrweise unterstellt wurde, winkte ab: "Der 100-PS-Motor hat mit dem ho-hen Fahrzeuggewicht Mühe. Damit kann man gar nicht sportlich fahren, auch wegen der weichen Komfort-Abstimmung."

Der Antriebsstrang bereitete trotz Kupplungs-Reparatur weiterhin Probleme. Denn so exakt wie zu Testbeginn ließ sich



Die Demontage nach 80 406 Dauertest-Kilometern brachte Licht selbst in verborgenste Winkel und sorgte für einige Aha-

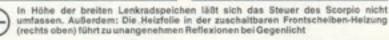
Zunächst zum Motor selbst: Der Ein-spritz-Vierzylinder zeigte in den Zylinder-laufbahnen einen höheren Verschleiß, als dies bei modernen Triebwerken heutzu-tage üblich ist. Auf den Ölverbrauch hatte sich der Verschleiß noch nicht ausgewirkt.

Im Zylinderkopf überraschte dagegen der hervorragende Zustand sämtlicher Ventile und Dichtungen. Sorgenfalten auf der Stirn von Auto Bild-Techniker Wolf Gudlat beim Anblick der Nockenwellen ließen aber nichts Gutes verheißen: Nok-kenspitzen und Schlepphebel zeigten deutliche Verschleißspuren.

Auch das Fünfganggetriebe war beim Testdauerlauf verschlissen worden: Die ständig im Eingriff befindliche Verzah-nung der Getriebe-Eingangswelle war ein-











Das Platzangebot des Scorpio ist riesig. Selbst im Fond ist die Beinfreiheit sehr großzügig bemessen. Bei heruntergeklappter Rücksitzlehne eröffnet sich ein Laderaum von ungeahnten Ausmaßen: 1350 I Fassungsvermögen sind Klassen-Bestwert



gelaufen, ein Zahn schon zum Teil ausgebrochen. Alle Zahnräder und auch die Synchronringe zeigten übermäßigen Verschleiß. Das Getriebe, so die fachmännische Diagnose Wolf Gudlats, hätte in

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 22



Bei 63 070 km wurde der Katalysator erneuert. Das Hosenrohr und die Lambdasonde (unten) wurden bei 79 720 km ausgewechselt

Ewiges Ärgernis: Der zackige Schlüsselbart reißt nicht nur Hosentaschen auf, er ist auch nicht sehr stabil. Zweimal brach er ab





Der Schaden kündigte sich schon bei Kilometerstand 18 751 an: defekte Antriebswellen. Bei 40 075 km wurden sie dann ausgetauscht



Von außen betrachtet, machte der Dauertest-Scorpio auch zum Schluß noch eine gute Figur. Mängel im Antrieb sorgten aber für Mißstimmung auf den letzten Dauertest-Kilometern. Der Wagen war schon verschlissener, als man erwarten konnte gende Nockenwelle, geregelter Katalysator mit Lambdasonde, Hubraum 1993 ccm, Bohrung XHub 90.8×76,9 mm, Verdichtung 8,5:1, Leistung 74 kW (100 PS) bei 5100/min, maximales Drehmoment 148 Nm bei 4000/min, Benzineinspritzung, L-Jetronic, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung vorne, Federbeine, Querlenker, Stabilisator, Einzelradaufhängung hinten, Schräubenfedern, Schräglenker, Stabilisator, innenbelüftete Scheibenbremsen vorne, Scheibenbremsen hinten, Antiblockiersystem, Reifen 185/70 R 14 T. Kofferrauminhalt 440/1350 Liter, Leergewicht 1230 kg, maximale Zuladung 570 kg, Anhängelast (gebremst) 1250 kg, Tankinhalt 70 Liter

Testwerte

Messungen bei km-Stand	4189	81 401	
0-100 km/h	13,4 Sek.	12,7 Sek.	
60-100 km/h im 4./5. Gang	13,8/19,6 Sek.	12,7/17,8 Sek.	
1 Kilometer mit steh. Start	34,8 Sek.	34,4 Sek.	
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h	184 km/h	

80000 Kilometer

absehbarer Zeit den Dienst guittiert. Der Ersatz kostet rund 3000 Mark.

Ohne Beanstandung haben Fahrwerk und Lenkung die Strecke überstanden. Die serienmäßige ABS-Bremse verdiente sich gute Noten. Nur einmal (bei 50 720 km) mußten die vorderen Bremsscheiben erneuert werden. Sonst gefiel die Anlage mit guter Wirkung und feinfühliger Dosierbarkeit.

Allerdings sollte die Karosserie ab Werk vor allem im Bereich der Kanten und Nähte sorgfältiger verarbeitet werden. Dazu gehören auch die Veranke-rungen der Türscharniere, die stellense Rostansatz aufweisen.

Die Hohlraumversiegelung ist spärlich ausgefallen. Das beweist der Rostansatz an Kanten und Nähten. Scorpio-Kunden sollten gleich beim Neuwagen zusätzli-

che Rost-Vorsorge betreiben lassen. Der Auto Bild-Scorpio, Baujahr 1986, hat nicht das gehalten, was man sich von ihm versprochen hatte. Zu oft stand der Wagen außerplanmäßig in der Werkstatt. Die Demontage offenbarte zudem erhebliche mechanische Schäden. Auch wenn auf dem Garantie-Weg ein Großteil der Kosten erstattet wurde: Dem guten Ruf, der dem Scorpio vorauseilt, wurde der Marathon-Läufer im Auto Bild-Test nicht

Ford hat bereits reagiert: Scorpio-Fahrer bekommen kostenios neue Schlüssel

Leiter der Kundenbetreuung bei Ford, über die Probleme mit dem Dauertest-Scorpio

Auto Bild: Ein permanentes Ärgernis var der Zündschlüssel, der nicht nur für Löcher in Hosentaschen sorgte, sondern auch mehrfach abbrach.

Dauth: Wir haben das Material des Schlüssels geändert. Unsere Kunden be-kommen auf Wunsch bei ihrem Händler kostenios neue Schlüssel.

Auto Bild: Bei der Demontage stellten fest, daß die Kreuzgelenke der Antriebswellen ausgeschlagen waren.

Dauth: Das ist mit Sicherheit kein baureihentypisches Problem; denn Beanstandungen in dieser Richtung sind uns bislang unbekannt. Zur genaueren Diagnose

Auto Bild: Im Motor fanden sich Riefen an den Nockenwellenspitzen und an den Schlepphebeln

Dauth: Ebenfalls kein Serien-Problem.

Das kann verschiedene Ursachen haben. Eine Untersuchung wäre notwendig. Auto Bild: Bei einigen Getriebe-Zahn-rädern waren die Zähne nicht mehr voll-zählig, ist das ein Kulanzfall?

Dauth: Je nach Schadensursach Sollte sich aber herausstellen, daß das Getriebe unsachgemäß bedient wurde, würden wir keine Kulanz gewähren

Auto Bild: Dann möchten wir Sie bitten. uns die Ergebnisse Ihrer Untersuchung baldmöglichst im Interesse unserer Leser mitzuteilen.

Das meinen Ford-Scorpio-Fahrer

ich Ford. Als Außendienstmitarbeiter bin ich auf einen zu-Wagen angewie-der klappbaren Dank Rücksitze wird aus dem Scorpio ein vollwertiger Kombi mit guter Straßenlage. Ser-volenkung und Auerhöhen mfort den Fahrkomfort.

Egon Berger (66), Kaufmann. Seit 5/87 rund 12 000 km gefahren. Verbrauch: 9,8 bis 11 1/100 km.

Der Scorpio hat eine ansprechende Form, ist handlicher als der Granada. Al-Das Granada-Heck lerdings: war beim Einparken rückwärts deutlich zu erkennen, beim Scorpio weiß man nie, wieviel Platz noch bis zum Hintermann ist. Sichere Fahreigen-schaften bei Regen.

Rolf Erdmann (42), Klm. Seit 11/87 2000 km gefahren. Vorher Scorpio, Bj. 8/86: über 20 000 km.

Ich habe Vertrauen zum Scorpio. Ein komfortabler, trotz seiner Größe wendiger Wagen, Schlecht bei der CL-Ausstattung: Der rechte Außenspiegel ist nicht im Lie-Aubenspiegel ist nicht im Lie-ferumfang enhalten. Der ver-klemmte Sicher-heitsgurt und der Tacho wurden auf Garantie ersetzt.

Uta Oberhössel (31), Lehrerin, Seit 12/86 über 12/000 km gefah-ren, Verbrauch: 10-11 1/100 km.

Ich fahre schon lange Ford, früher den Granada Turnier. Der komische Gran Der Schlüssel beim Scorpio ist mir zweimal abgebrochen, die Schließanlage wurde auf Ga-rantie ersetzt. Bei niedrig ste-hender Sonne im-beren die Heizelehender Sonne im-tieren die Heizelemente in der Front-

scheibe das Auge. Gerd Burmester (57), Klempner neister. Seit 9/85 über 30 000 km etahren. Stadtverbr.: 12-13 I.











Das kostet der Ford Scorpio 2.0i CL

Im Fahrtenbuch wurde alles genau notiert: So teuer waren 84 466 Kilometer im Ford Scorpio

Kilometerstand 84 466 w sile zerlegt und anschliel stand 4060, fuhr damit 80 406 Kilometer. Bei Kilometersta arathon beendet, der Wagen in seine Einzelteile zerlegt u de der 80 000-Kilometerstand bei Testbeginn: 4 060 km

Kilometerstand bei Testende: 84 466 km 80 406 km Gefahrene Test-Kilometer:

Preise und Wertverlust

Fahrzeugpreis bei Testbeginn:	36 474 Mark
Fahrzeugpreis bei Testende:	35 310 Mark
Schätzpreis DAT:	18 240 Mark
Schätzpreis DEKRA:	17 898 Mark
Wertverlust:	18 405 Mark

Fixkosten pro Jahr

Jährliche Steuer (Steuerbefreiung 31 Monate):	264 Mark
Versicherung (100%, RL3) Haftpflicht:	1136 Mark
Teilkasko (ohne Selbstbeteiligung):	249 Mark
Vollkasko (650 Mark Selbstbeteiligung):	1502 Mark
Fixkosten gesamt mit/ohne Vollkasko:	2902/1649 Mark

Unterhaltskosten

Durchschnittsverbrauch im Dauertest:	11,51/100 km
Durchschnittsverbrauch Me8strecke Auto Bild:	11,9 l/100 km
Maximalverbrauch:	14,9 I/100 km
Minimalverbrauch:	8,21/100 km
Benzinverbrauch über 80 406 Test-Kilometer:	9266 Liter
Benzinkosten gesamt (bei 0,98 Mark pro Liter):	9080,68 Mark
Olverbrauch gesamt:	6,5 Liter
Öl-Durchschnittsverbrauch:	0,08 l/1000 km
Ölkosten gesamt (12 Mark/Liter):	78 Mark
1 Satz Winterreifen (Michelin MXV) mit Montage:	929,19 Mark
Unterhaltskosten gesamt:	10 087,87 Mark

Inspektionskosten (inkl. Ölwechsel)

10 000 Kilometer:	140,47 Mark
20000 Kilometer:	298,00 Mark
30 000 Kilometer:	193,42 Mark
40000 Kilometer:	414,33 Mark
50 000 Kilometer:	625,01 Mark
60 000 Kilometer:	340,47 Mark
70000 Kilometer:	146,81 Mark
Inspektionskosten gesamt:	2158 51 Mark

Reparaturkosten

9775 km Kofferraumschloß erneuert, Türverkleidung befestigt:		356,24	N	tark
13987 km Schlüssel und Schloßzylinder erneuert:		195,89	N	tark
40 075 km Antriebswellen und Leerlaufventil erneuert:	1	654,92	N	lark
50 720 km Bremsscheiben vorne und Handschuhfach erneuert:		371,80	M	lark
63070 km Katalysator, Wärmeleitblech und Auspuffkrümmer erneuert, Wischerblätter ausgewechselt:	1	615,16	M	tark
72 557 km Kupplung komplett mit Schwungscheibe erneuert:		874,61	M	lark
79 720 km vord. Auspuffrohr u. Lambdasonde erneuert, Wischerbl.	1	757,55	M	lark
Reparaturkosten gesamt:	5	826,17	M	lark

Betriebskosten

I	Während 80 406 km Dauertest (inkl. Teilkasko-Versicherung):	19 721,55	Mark
I	Kosten pro km im Dauertest ohne Wertverlust (ohne RepKosten):	0,17	Mark
I	Kosten pro km im Dauertest mit Wertverlust (ohne RepKosten):	0,40	Mark

Neu. Texaco Diesel Spezial. Mit Winter-Diesel-Garantie für Pkw.

Jetzt gibt es an allen Texaco Stationen einen Diesel-Kraftstoff in spezieller Winter-Qualität. Damit Sie auch bei klirrendem Frost Ihren Diesel beruhigt fahren können, geben wir Ihnen eine -22°C Garantie. So haben Sie die Sicherheit, daß Kraftstoff-leitung und -filter auch bei dieser niedrigen Temperatur nicht verstopfen.



Holen Sie sich Ihre -22°C Garantiekarte an Ihrer Texaco Station.

Die Vorteile von Texaco Diesel Spezial: - weniger Lärm - weniger Ruß und Qualm



 weniger Verbrauch – weniger Schaum – Schutz vor Korrosion vom Tank bis zur Einspritzdüse – <u>und jetzt</u> <u>keinen Winter-Ärger mehr.</u>

Mach Station bei Texaco



TEST-MARATHON 80000 Kilometer



SCORPIO 201 CL

Der Ford Scorpio 2.0i am Ziel



Auto Bild-Techniker Wolf Gudlat (rechts) und Ford-Mechaniker Jörg Störmer bei der Vermessung der einzelnen Motorenteile



Mit dem flexiblen Olympus-Endoskop wurden alle Ecken und Winkel in den Hohlräumen der Karosserie auf Rostbildung hin untersucht

An den Schiebedachkanten zeigte sich der erste Rost. Die Hohlraumkonservierung ist zu sparsam aufgetragen. In beiden Schwellern und in den hinteren Querträgern waren die ersten Rostansätze zu erkennen.

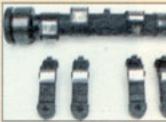
Gravierende Mängel am Getriebe: Das Zehnrad der Eingangswelle war total abgenutzt, ein Zahn schon zum Teil ausgebrochen. Die übrigen Zahnräder und Synchronringe waren ebenfalls stark angegriffen. Das Getriebe hätte nur noch wenige Kilometer durchgehalten.

Beide Antriebswellen überstanden die Strecke nicht, sie wurden bereits bei km-Stand 40 075 erneuert.

Ebenso blieben Auspuffkrümmer, Lambdasonde und Katalysator auf der Strecke und mußten vorzeitig ersetzt werden.

Nockenwelle und Schlepphebel zeigten Riefen und müssen erneuert werden.

In den Zylindern wurde ein Verschleiß von 0,035 mm gemessen. Er ist damit überdurchschnittlich groß.



An allen Nockenspitzen und Schlepphebein sind starke Riefen zu erkennen. Diese Teile haben nur noch eine geringe Lebenserwartung



Ein Zahn ist schon halb ausgebrochen, alle Zahnflanken sind zerklüftet und abgewetzt. Das läßt auf minderwertiges Material schließen



Rund um die Türscharniere siedelt sich der erste Rost an. Ein trübes Bild nach nur 20 Monaten Autoleben

