



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

Der Dauerläufer Scorpio 2.0i CL machte zu oft schlapp

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

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 allerdings nicht unbeschadet überstanden

Die Farbe ist nicht unbedingt nach meinem Geschmack, aber sonst ist der Scorpio für mich wie geschaffen. Für Auto Bild-Fotograf Klaus Kuhnigk ist die problemlose Alltags-tauglichkeit 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, seit 1985 auf dem Markt und in Kürze auch mit Stufenheck zu haben, der Geheimtipp. 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), Zentralverriegelung (522 Mark), Glasdach (1050 Mark), Kassetten-Radio (955 Mark), heizbarer und getönter Frontscheibe (614 Mark) sowie Metall-Lackierung (900 Mark) –, summierte sich der Preis auf stattliche 36 474 Mark.

Überraschung: Der gleiche Scorpio kostet 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 Sonderlackierung sogar 300 Mark weniger.

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

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

tiert 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 an. „Leichtes Dröhnen wechselt sich mit dumpfem Grollen ab, zunächst nur im Schiebepetrieb“, 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, reif zum Wegwerfen. Nebenbei wird dem Vierzylindermotor 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 Laufeistung des neuen Katalysators 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 Werkstatt. 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 hohen Fahrzeuggewicht Mühe. Damit kann man gar nicht sportlich fahren, auch wegen der weichen Komfort-Abstimmung.“

Der Antriebsstrang bereitete trotz Kupplungs-Reparatur weiterhin Probleme.



In Höhe der breiten Lenkradspeichen läßt sich das Steuer des Scorpio nicht umfassen. Außerdem: Die Heizfolie in der zuschaltbaren Frontscheiben-Heizung (rechts oben) führt zu unangenehmen Reflexionen bei Gegenlicht



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 l Fassungsvermögen sind Klassen-Bestwert

Denn so exakt wie zu Testbeginn ließ sich das Getriebe nicht mehr schalten.

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

Zunächst zum Motor selbst: Der Einspritz-Vierzylinder zeigte in den Zylinderlaufbahnen einen höheren Verschleiß, als dies bei modernen Triebwerken heutzutage 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: Nockenstippen und Schleppebel zeigten deutliche Verschleißspuren.

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

Fotos: Daniel Fortmann, Klaus Kuhnigk



„Dafür brauche ich den Scorpio, die anderen Autos sind zu klein.“
Standard-Spruch von *Auto Bild*-Fotograf Klaus Kuhnigk (bei der Arbeit), der das üppige Platzangebot des Dauertest-Scorpio fast täglich nutzte

Foto: Dirk Housen/Color

Technische Daten

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, geregelter Katalysator mit Lambdasonde, Hubraum 1993 ccm, Bohrung x Hub 90,8 x 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, Einzelaufhängung vorne, Federbeine, Querlenker, Stabilisator, Einzelaufhängung hinten, Schraubenfedern, 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

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

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 22

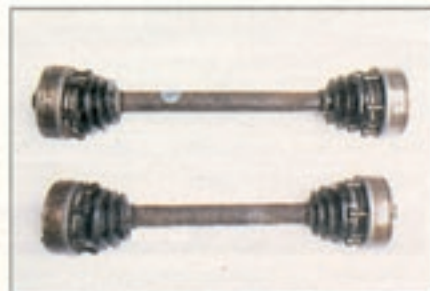
Ewiges Ärgernis:
Der zackige Schlüsselbart reißt nicht nur Hosentaschen auf, er ist auch nicht sehr stabil. Zweimal brach er ab



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



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



Der Schaden kündigte sich schon bei Kilometerstand 18 761 an: defekte Antriebswellen. Bei 40 075 km wurden sie dann ausgetauscht

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

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 Kraftstoffleitung 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 – und jetzt keinen Winter-Ärger mehr.



Mach Station bei Texaco



SCORPIO 2.0i CL

Der Ford Scorpio 2.0i am Ziel

In Einzelteile zerlegt, liegt der Scorpio zur Überprüfung bereit. Alle Teile wurden auf Verschleißanzeichen untersucht und vermessen, die Karosserie innen und au-

ßen auf Rostbildung überprüft. Erst die genaue Auswertung der Kontrollen macht ein sicheres Urteil über die weitere Lebenserwartung des Testkandidaten möglich.

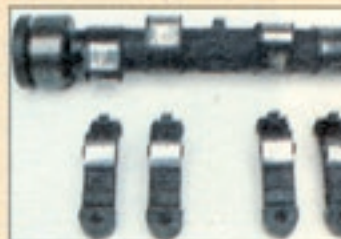


Auto Bild-Techniker Wolf Gudlat (rechts) und Ford-Mechaniker Jörg Störmer bei der Vermessung der einzelnen Motorenteile



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

1 An den Schiebgedachkanten 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. 2 Gravierende Mängel am Getriebe: Das Zahnrad 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. 3 Beide Antriebswellen überstanden die Strecke nicht, sie wurden bereits bei km-Stand 40 075 erneuert. 4 Ebenso blieben Auspuffkrümmer, Lambdasonde und Katalysator auf der Strecke und mußten vorzeitig ersetzt werden. 5 Nockenwelle und Schleppebeln zeigten Riefen und müssen erneuert werden. 6 In den Zylindern wurde ein Verschleiß von 0,035 mm gemessen. Er ist damit überdurchschnittlich groß.



An allen Nockenspitzen und Schleppebeln 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 Türcharniere siedelt sich der erste Rost an. Ein trübes Bild nach nur 20 Monaten Autoleben