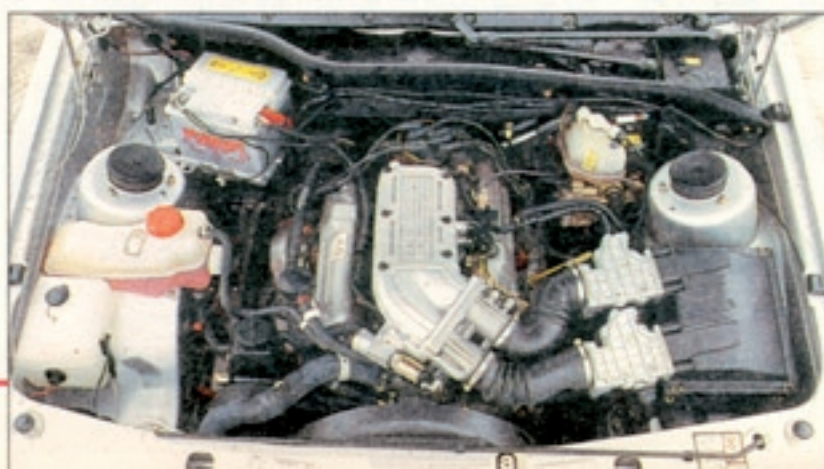


Neuer Sechszylinder- für den Scorpio?



Foto: Ulrich Kettner



Stärken und Schwächen

Der neue Sechszylinder ist längs im Scorpio-Motorraum eingebaut. Basis für die Entwicklung dieses 2,4-Liter-Motors bildete der alte 2,8-Liter-V6, der inzwischen auch durch einen neuen Motor mit 2,9 Litern Hubraum ersetzt wurde. Die Stärken des „kleinen“ Sechszylinders liegen in der Laufruhe und der Elastizität. Erstaunlich: Trotz einer modernen, elektronischen Benzineinspritzung ist der neue Ford-Motor nicht besonders sparsam. Testverbrauch: 12,5 Liter Super auf 100 Kilometer



Das Armaturenbrett des Scorpio ist leicht um den Fahrer herumgezogen, alle Schalter sind in Griffnähe

mehr Feuer



Der Ford Scorpio rollt in diesen Tagen mit einem neuen 2,4-Liter-Sechszylinder-Motor (130 PS) zu den Händlern. Er schließt damit die Lücke zwischen dem 2,0i-Vierzylinder (115 PS) und dem ebenfalls neuen Scorpio 2,9i (150 PS). Ist er bloß ein Lückenbüsser?

Viel Auto fürs Geld – das war bei Ford schon immer die Verkaufsstrategie. Am deutlichsten zeigte sich das bei den preiswerten Sechszylindermotoren der alten „Granada“-Baureihe. 1985 kostete ein Granada L mit 2,3-Liter-V6-Motor 22 725 Mark. Mit Erscheinen des Scorpio waren die Tage des „kleinen“, aber durstigen Sechszylinders vorbei. Jetzt wollen die Kölner diese Spezialität mit dem gründlich überarbeiteten 2,4-Liter-V6 neu zum Leben erwecken.

Im Prinzip blieb es bei dem alten V-Motorblock. Mit viel Feinarbeit wurde der Maschine mehr Durchzugskraft anezogen. Besonders stolz ist Ford auf die Mikroprozessor-Motorsteuerung EEC (Electronic-Engine-Control). Dieses kleine Bauteil sorgt für ein optimales Benzin-Luftgemisch, stellt den Motor je nach Außentemperatur, Drehzahl und Benzinbeschaffenheit passend ein. Ergebnis: mehr Leistung, abgesenkter Benzinverbrauch und eine gute Laufkultur.

Ein idealer Motor für Schaltfaule

Genug der Theorie. Wie fährt sich der neue Ford-Sechszylinder? Auf den ersten Metern hatte ich das Gefühl, unter der Motorhaube haust gar keine neue Maschine, sondern der alte 2,8-Liter-V6. Der neue Motor hört sich nämlich fast genauso an. Das ist eigentlich auch kein Wunder. Schließlich ist der 2,4-Liter ein Ableger des 2,8-Liters. Bei näherer Bekanntschaft fallen dann aber doch Unterschiede auf. Der kleine Sechszylinder ist einen Tick leiser und kultivierter. Ich spürte es besonders bei hohen Drehzahlen, wo er nicht so angestrengt wirkt.

Im Alltag fiel der Motor jedoch durch eine andere Eigenschaft besonders positiv auf. Er ist enorm elastisch. Das heißt: Er kann schon knapp über Leerlaufdrehzahl ohne jedes Ruckeln beschleunigt werden. Das ist ein Vorteil für Leute, die gerne schaltfaul durch den Verkehr gleiten. Hatte ich erst einmal den vierten Gang im Stadtverkehr eingelegt, brauchte ich ihn so bald nicht mehr zu wechseln. Fast war ich versucht, mit ihm anzufahren. Ein weiterer Vorteil dieser Motorcharakteristik: Da der Scorpio nicht auf hohe Drehzahlen angewiesen ist, um genug Kraft zu produzieren, wird er zu einem Flüsterauto. Noch aus einem anderen Grund war ich ganz froh,



Bei geöffneten Türen warnen rote Lampen den nachfolgenden Verkehr. Das gibt's nur in der Ghia-Version



Mit der Uhr über dem Rückspiegel kann der Fahrer auch die Zeit stoppen und die Außentemperatur abrufen



In der Ghia-Ausstattung sind elektrische Fensterheber und elektrisch verstellbare Außenspiegel serienmäßig



Die Vordersitze sind in der Höhe verstellbar. Das geht etwas umständlich mit einer Kurbel unter dem Sitz

Test Ford Scorpio 2.4i Ghia

daß der große Ford nur so selten geschaltet werden muß: Seine Kupplung läßt sich recht schwer niedertreten und oft beim Anfahren schlecht dosieren. Das ist leider eine Unart, die allen stärkeren Scorpios anhaftet.

Enttäuscht hat mich der Verbrauch des neuen Motors. Auf der AutoBild-Verbrauchsstrecke genehmigte sich der Zwei-Komma-Vier immer noch 12,5 Liter Super auf 100 Kilometer. (Zum Vergleich Ford Scorpio 2.0i: 10,9l/100 km). Wer auf der Autobahn gerne Vollgas fährt, muß mit einem zusätzlichen D-Zug-Zuschlag von fünf bis sechs Litern rechnen.

Die Fahrleistungen sind nicht von der Art, die man von einem Sechszylinderauto erwartet. Der 2.4 hat kaum mehr Feuer als der 115 PS starke Zweiliter-Motor. Auf der Autobahn lieferten sie sich mit 193 km/h Höchstgeschwindigkeit sogar ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Und noch einen Minuspunkt handelt sich der neue Motor ein: Er ist zur Zeit nicht mit Katalysator lieferbar.

Sonst ist der Scorpio geblieben, was er schon immer war: ein sehr komfortabler Familienwagen mit einem geradezu fürstlichen Platzangebot im Fond. Freilich – die ausladende Form hat auch Nachteile. So ist der Wagen weder nach

Der billigste deutsche Sechszylinder

vorne noch nach hinten besonders übersichtlich. Das erschwert das Einparken. Die Heckklappe ist sicher praktisch, aber auch schwer, muß mit Gewalt zugeschlagen werden. Bei Schmutzwetter verdeckt sie außerdem schnell. Und weil ein vernünftiger Griff fehlt, gibt's deshalb beim Öffnen und Schließen immer schmutzige Finger.

Der Innenraum war bei unserem Testwagen, einem Scorpio 2.4i Ghia, üppig ausgestattet: am Armaturenbrett Holzimitation, die Sitze mit Velours bezogen, die vorderen Scheiben elektrisch zu versenken. Besonderer Clou dieser Ausstattung: Selbst die Rücksitzlehnen sind in der Neigung verstellbar. Soviel Luxus hat auch seinen Preis: 37 420 Mark kostet der 2.4i Ghia – kein Pappenstiel.

Billiger und nicht wesentlich schlechter ist der Käufer sicherlich mit dem 2.4i CL bedient. Der kostet nur 29 555 Mark. Auf wirklich Wichtiges muß dabei der Fahrer nicht verzichten. Sogar eine Servolenkung mit höhenverstellbarem Lenkrad und ABS sind serienmäßig.

Der Test hat gezeigt: Mit dem neuen Sechszylindermotor präsentiert sich das Ford-Flaggschiff als ein besonders harmonisch motorisiertes Auto. Die leise, sanfte Maschine paßt gut zu dem komfortablen Familienwagen. Überschaumendes sportliches Temperament darf man aber nicht erwarten. In der CL-Version ist es Ford auch gelungen, wieder eine Sechszylinder-Limousine zu einem vertretbaren Preis anzubieten. Immerhin ist der Scorpio der preiswerteste Sechszylinder aus Deutschland geblieben – und beileibe nicht der schlechteste.

Andreas Borchmann



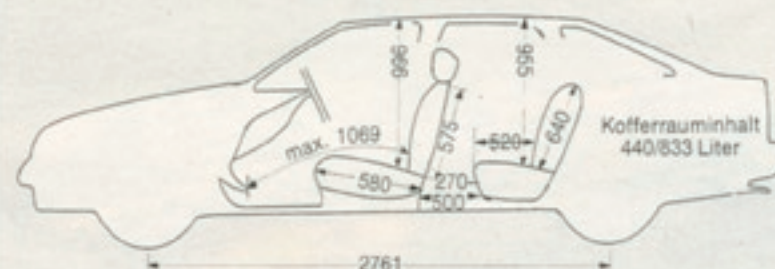
Guter Fahrkomfort und sichere Fahreigenschaften zeichnen das Scorpio-Fahrwerk aus

Der Ford Scorpio 2.4i und seine Konkurrenten

Technische Daten

Ford Scorpio 2.4i

Sechszylinder-V-Motor vorne längs eingebaut, elektronische Benzineinspritzung mit Schubabschaltung, Heckantrieb, vollsynchronisiertes Fünfgang-Getriebe (wahlweise Automatik), vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Querstabilisator, hinten Schräglensker, Querstabilisator, servounterstützte Zahnstangenlenkung, vo. und hi. Scheibenbremsen, serienmäßig Anti-Blockier-System, Tankinhalt 70 Liter.



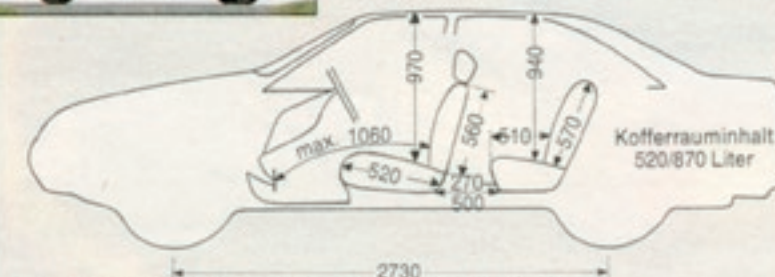
Ford Scorpio 2.4i Ghia Höhe 1440, Breite 1760, Länge 4669



Technische Daten

Opel Omega 2.0i

Vierzylinder-Reihenmotor vorne längs eingebaut, elektronische Benzineinspritzung, Heckantrieb, vollsynchronisiertes Fünfgang-Getriebe (wahlweise Automatik), vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Querstabilisator, hinten Dreieckschäglensker, Miniblockfedern, servounterstützte Kugelumlauf Lenkung, vorne und hinten Scheibenbremsen, Anti-Blockier-System gegen Aufpreis, Tankinhalt 70 Liter.



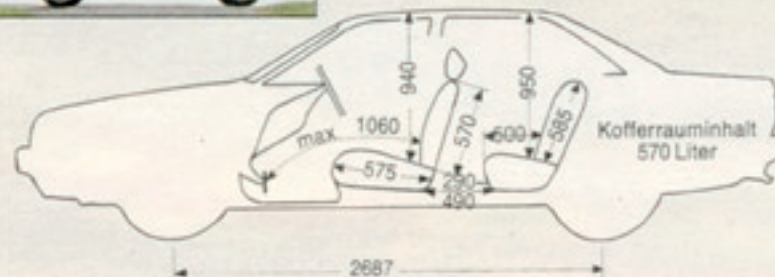
Opel Omega 2.0i CD Höhe 1447, Breite 1772, Länge 4687



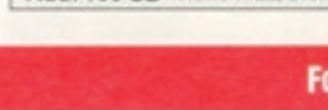
Technische Daten

Audi 100

Fünfsylinder-Reihenmotor vorne längs eingebaut, mechanische Benzineinspritzung, Frontantrieb, vollsynchronisiertes Fünfgang-Getriebe (wahlweise Automatik), vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Querstabilisator, hinten Torsionskurbelachse, Längslenker, Panhardstab, servounterstützte Zahnstangenlenkung, vorne und hinten Scheibenbremsen, ABS gegen Aufpreis, Tankinhalt 80 Liter.



Audi 100 CD Höhe 1422, Breite 1814, Länge 4792



Testwerte

Ford Scorpio 2.4i Ghia

Opel Omega 2.0i CD

Audi 100 CD

- 1 Bei 100 km/h im 4. Gang.
- 2 100 Prozent Beitragssatz bei jährlicher Zahlweise in der Regionalklasse drei.
- 3 Listenpreis (Grundausstattung) ab Werk inkl. Mehrwertsteuer. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzlich noch rund 500 Mark Überführungskosten dazu.

Hubraum/Zylinder:	2395 ccm/6 in V-Form	1996 ccm/4 in Reihe	2226 ccm/5 in Reihe
Leistung:	96 kW/130 PS	90 kW/122 PS	101 kW/138 PS
Drehmoment:	193 Nm bei 3000/min	175 Nm bei 2600/min	188 Nm bei 3500/min
Höchstgeschwindigkeit:	193 km/h	202 km/h	202 km/h
0-100 km/h:	10,6 Sekunden	10,5 Sekunden	10,7 Sekunden
60-120 km/h im 4./5. Gg.:	19/29,2 Sekunden	17,2/24,9 Sekunden	14,6/20,2 Sekunden
Testverbrauch l/100 km:	12,5 l (Super)	11 l (Super)	11,9 l (Super)
Leergewicht:	1335 Kilogramm	1225 Kilogramm	1250 Kilogramm
Zuladung:	490 Kilogramm	495 Kilogramm	550 Kilogramm
Anhängelast/gebremst:	1600 Kilogramm	1400 Kilogramm	1500 Kilogramm
Innengeräusch 1:	67 dB (A)	68 dB (A)	68 dB (A)
Steuer:	518,40 Mark	432 Mark	475 Mark
Versicherung 2:	1258 Mark	1258 Mark	1258 Mark
Preis 3:	37 420 Mark	33 000 Mark	37 540 Mark