

Usterki

FORD: zaawansowana korozja progów, błotników tylnych, krawędzi drzwi i klapy bagażnika; luz w zawieszaniu przednim i tylnym (duży negatyw tylnych kół); wycieki oleju z układu przeniesienia napędu – skrzyni biegów i mechanizmu różnicowego; luz na zawiasach drzwi; problemy z „elektryką”; zacina się zamki; awarie automatycznych skrzyń biegów.



Korozję można spotkać na wielu elementach karoserii i podwozia



Uwaga! Układ napędowy Forda Scorpio często cierpi na wycieki oleju

OPEL: korozja nadwozia – szczególnie rantów drzwi, klapy bagażnika i okolic szyby; wycieki oleju z dyferencjału oraz skrzyni biegów; zużyte przeguby wału napędowego; zużyte amortyzatory, gumy oraz łączniki stabilizatora; wybite elementy metalowo-gumowe wahaczy; awarie alternatora, rozrusznika i rozdzielacza zapłonu; nieszczelności układu chłodzenia.



Wycieki oleju z „dyfra” – to problem nękający wiele Omeg z lat 80.



Kłopot z tarciem: często kondycja sprzęgła pozostawia dużo do życzenia



Opel Omega



Deska rozdzielcza Omegi sprawia wrażenie masywnej i nieco topornie wykonanej, ale umożliwia kierowcy dobry dostęp do wszystkich przełączników. We wnętrzu jest cicho – dobre wytłumienie oraz świetna aerodynamika (Cx wynosi 0,29)

Ford Scorpio



Duże auta za małą kasę

Są nieprawdopodobnie tanie, proponują bardzo wysoki komfort jazdy, generalnie oferują wszystko to, czego można sobie życzyć od samochodu z końca lat 80. Wszystko, oprócz niezawodności

■ Pozytywna wiadomość: dużo miejsca za skandalicznie małe pieniądze, negatywna: bardzo często oszczędności trzeba wydać na naprawy. No cóż, zarówno Ford Scorpio, jak i Opel Omega nie grzeszą trwałością. Już na starcie, czyli w połowie lat 80., obydwa auta popłynęły klasyczny falstart. Niedopracowanie wielu szczegółów sprawiło, że samochody te nękało wiele „chorób wieku dziecięcego”. Wpłynęło to nie tylko na umiarkowany popyt w salonach, lecz także na wysoką utratę wartości. Dziś Scorpio oraz Omega z końca lat 80. kosztują mniej niż 5 tys. zł i mogą okazać się trafnym wyborem dla osób poszukujących przestronnej limuzyny. Trzeba tylko pamiętać, że warte uwagi są egzemplarze, których przebieg nie przekracza 300 tys. km. Niestety, trudno na takie trafić.

Historia obydwu aut sięga połowy lat 80.: Scorpio debiutowało w 1985 r. Do 1990 r. było oferowane tylko w wersji hatchback, później dołączyły sedan i kombi. Natomiast Omegę A od wejścia na rynek w 1986 r. oferowano w dwóch wersjach nadwoziowych: sedan oraz kombi. Spadkobierca modelu Granada do końca produkcji nie przeszedł poważnych modyfikacji. Natomiast Omega A (następczyni modelu Rekord) nabrała bardziej eleganckiego wyglądu przy okazji liftingu przeprowadzonego w 1991 r.

Wadą powszechnie spotykaną w tych autach jest korozja nadwozia. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie fakt, że

producenci postarali się o nowe tłocznie, linie spawalnicze, zgrzewarki oraz automaty nioszące środki antykorozyjne.

Rdza to największy kłopot obydwu samochodów

Brązowe plamy spotkamy niemal wszędzie: na rantach drzwi, klapie bagażnika, progach, nadkolach... i w podwoziu. Spotkanie egzemplarza bez rdzawego nalotu może świadczyć o niedawnej naprawie powypadkowej lub o fakcie, że mamy do czynienia z białym krukiem. Dlatego przed zakupem trzeba dokładnie obejrzeć elementy karoserii oraz pojechać na kanał, żeby dokładnie zweryfikować stan podwozia.

@ Opiniu internauty

Wysoki komfort za niewielkie pieniądze – jestem z niego zadowolony. Oczywiście, wymaga stałej opieki, ale odwdzięcza się wówczas wielką liczbą poważnych usterek. Po sprawnieciu auta 2 lata temu wyliczeniu tylko dwa wahacze i zlikwidowanie wycieków. Trzeba też zaakceptować korozję.
Ford Scorpio 2.0 (1988 r.)

Na pewno pociesza fakt, że dostępne są niedrogie reparaturki błotników (ok. 45-65 zł szt.) i progów (ok. 95-120 zł szt.). Jednak gruntowny remont blacharski karoserii i podwozia często podwaja wartość samochodu, a to każe się dobrze zastanowić nad kategorią kosztów.

Od strony użytkowej obydwa auta wypadają więcej niż zadowalająco. W tej rozgrywce mini-

malnie wygrywa Scorpio. To wspinały samochód podróżny. Pokonywanie długich odcinków autostradowych to czysta przyjemność. Wpływa na to wiele czynników. Pierwszym jest olbrzymia przestrzeń w kabinie, drugim – resorowanie.

Wręcz rozrzną ilość miejsca znajdziemy z przodu i z tyłu kabiny. Nawet po odsunięciu foteli do oporu nogi pasażerów drugiego rzędu siedzeń nie dotykają oparcia. Wielu osobom przypadnie do gustu komfort obszernych foteli. Są poprawnie wymierzone oraz ergonomicznie wymodelowane. Siedzenie kierowcy da się regulować w szerokim zakresie. Omega kontratakuję bardzo szerokim wnętrzem (ponad 1,5 m!). Miejsca na nogi z tyłu jest tyle samo co u konkurenta, a tylko nieco mniej przestrzeni wygospodarowano nad głowami.

Użytkownicy Scorpio są rozpieszczani wieloma udogodnieniami – a to centralny zamek, a to elektrycznie sterowane szyby. Standard przewidywał również ABS. Często spotykane są wersje z aluminiowymi obręczami, wspomaganie układu kierowniczego, podgrzewaną przednią szybą czy też klimatyzacją. W wypadku konkurenta trafienie egzemplarza z luksusowymi gadżetami będzie nieco trudniejsze, ale za to w najpopularniejszej wersji CD można liczyć na seryjne wspomaganie.

Ślad czasu w obydwu autach obnażają materiały wykończeniowe i stylizacja kokpitu. Jakość plastiku i fabryczny montaż zarówno w Fordzie, jak



Zarówno Ford Scorpio, jak i Opel Omega świetnie sprawdzają się jako małe transportowce. Ich bagażniki mają długą listę zalet, ale też nie są wolne od wad



Kwadratowy kształt obudowy tablicy zegarów jest typowy dla Fordów z końca lat 80. Tworzywo sztuczne nie jest najwyższych lotów. Nieobce są skrzywienia i trzaski w zimowe dni. Karoseria wygląda nieco ociężała



FAKTY W PIGUŁCE

Dane techniczne	Ford	Opel
Silnik – typ/cylindry/zawory	benz./R4/8	benz./R4/8
Pojemność skokowa (cm ³)	1993	1998
Stopień sprężania/zasilanie	9,2/ww	9,2/ww
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min.)	85/115/5500	85/115/5400
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min.)	160/4000	170/2600
Skrzynia biegów	man. 5	man. 5
Prędkość maksymalna (km/h)	193	195
Przyspieszenie 0-100 km/h (s)	10,6	11,8
Spalanie wg normy ECE (l/100 km)	6,6/8,2/11,1	5,9/7,7/11,5
Szerokość nadwozia (mm)	1760	1772
Masa własna (kg)	1200	1235
Dopuszczalna masa całkowita (kg)	1750	1790
Pojemność zbiornika paliwa (l)	70	75

Przeglądy	Ford	Opel
Wymiana oleju wraz z filtrem	co 10 tys. km	co 15 tys. km
Wymiana filtrów: paliwa i powietrza	co 40 tys. km	co 30 tys. km
Wymiana świec zapłonowych	co 20 tys. km	co 30 tys. km
Wymiana paska rozrządu	co 60 tys. km	co 90 tys. km

FORD: olej silnikowy 5W/30 (lub 15W/40) klasy SG (poj. z filtrem 3,8 l). Skrzynia biegów: olej przekładniowy 75W/90 (poj. 1,3 l). Świece zapłonowe Motorcraft BR32X. Płyn hamulcowy DOT 4. Poj. układu chłodzenia 7,3 l. Ciśnienie w oponach z przodu i z tyłu 1,8 bara.

OPEL: olej silnikowy 10W/40 (lub 15W/40) klasy SG (poj. z filtrem 4,5 l). Skrzynia biegów: olej przekładniowy 80W (poj. 1,2 l). Świece zapłonowe AC Delco CR42CXL. Płyn hamulcowy DOT 4. Poj. układu chłodzenia 6,4 l. Ciśn. w oponach z przodu i z tyłu 2,0 bara.

Ceny części zamiennych (zł)

Ford	ASO	Zamienniki
klocki/tarcze ham. (przód, kpl.)	314/780	126/240
filtry: oleju/powietrza	28/69	15/22
rozrząd (kpl. do wymiany)	327	128
sprzęgło (kpl.)	851	410
reflektor/błotnik (przód)	1294/793	190/326
Opel	ASO	Zamienniki
klocki/tarcze ham. (przód, kpl.)	65/660	72/245
filtry: oleju/powietrza	9/44	8/26
rozrząd (kpl. do wymiany)	523	285
sprzęgło (kpl.)	1070	490
reflektor/błotnik (przód)	550/515	140/210

Ceny używanych (wg Eurotaksu, w tys. zł)

	1989	1988	1987	1986
Scorpio 1.8 CL (htb)	-	-	2,8	2,55
Scorpio 2.0/115 GL (htb)	3,6	3,35	3,1	2,8
Scorpio 2.5 CL D (htb)	4,15	3,85	3,55	3,25
Omega 1.8/90 S LS (4d)	4	3,5	3,05	2,65
Omega 2.0/115 CD (4d)	4,5	4	3,45	3,05
Omega 2.3 GL D (4d)	5,9	5,2	4,5	3,95

Klasyfika	2	1	
Punktacja	Maks. liczba punktów	Ford	Opel
Wnętrze (przestrzeń, wygoda)	50	39	37
Jakość wykończenia	25	14	14
Bagażnik	25	14	15
Silnik/skrzynia biegów	50	24	27
Podwozie	30	12	12
Układ hamulcowy	20	9	9
Cena zakupu/utrata wartości	40	34	34
Zużycie paliwa	30	21	22
Koszty obsługi technicznej	25	15	17
Sić serwisów	5	4	4
Suma punktów	300	186	191



Kanapy na czterech kołach: zarówno Scorpio, jak i Omega gwarantują wysoki komfort. Świetnie zachowują się podczas jazdy na wprost, dużo gorzej podczas pokonywania zakrętów

► i w Oplu nie dorównują współczesnej im konkurencji. Nieobce są skrzypienia i przetarcia tapicerki, choć jest ich zdecydowanie mniej w Omedze. Poza tym przyczyną frustracji użytkowników Forda są psujące się stacyjki i wypadające przełączniki. Statystycznie w Omedze nasilenie tego typu niedogodności jest również mniejsze.

Możliwości użytkowe obydwu aut są duże

Istotne różnice występują w porównaniu bagażników. Kufer Scorpio ma niewielką pojemność (440 l), nierówną podłogę i jest płytki. Ale za to kształt ma regularny, a duże drzwi tylne umożliwiają przewożenie dużych przedmiotów. Gdy złożymy kanapę, przestrzeń urasta do 1350 l, a to wynik całkiem niezły. Bagażnik limuzyny Opla może nie jest tak funkcjonalny, ale przewyższa konkurenta pojemnością – 520 l. Po złożeniu kanapy można nim przewozić przedmioty o długości powyżej 2 m, jednak trzeba zaakceptować wysoki próg i ograniczenia spowodowane specyfiką nadwozia sedan. Poza tym kufer da się łatwo zagospodarować. Kłapa otwiera się szeroko, a krawędź załadunku została nisko poprowadzona. Obydwa auta świetnie wypadają jako konie pociągowe – „udźwigną” grubo ponad 500 kg i mogą ciągnąć przyczepę z hamulcami, o masie nieprzekraczającej 1400 kg. Wykorzystanie dużych możliwości transportowych ułatwia zawieszenie. Obydwa samochody komfortowo tłumią nierówności drogi i nie wykazują nadmiernej nadsterowanoci podczas podróży z pełnym obciążen-

niem. Jednak na tle konstrukcji z lat 90. wypadają ledwie poprawnie. Podobnie jest z trwałością układów jezdnich. Szczególnie w Scorpio dość często trzeba wymieniać tuleje wahaczy. Luz pojawia się również na łącznikach drążków stabilizatora. Zawieszenie Omedgi też nie grzeszy bezawaryjnością, ale wytrzymuje nieco większe przebiegi. W obu autach trudno określić trwałość końcówek układu kierowniczego i maglownicy – uzależniona jest od tego, czy poprzedni właściciel (bądź właściciele) dokonywał napraw na bieżąco. Jeśli chodzi o inne podzespoły podwozia warto sprawdzić stan łożysk i zacisków hamulcowych (często są wyrobione prowadnice).

Porównywane auta napędzają silniki o poj. 2.0. Nie są to demony prędkości, ale wystarczają do sprawnej jazdy. Średnie spalanie Opla kształtuje się na poziomie 9-10 l/100 km. Scorpio zużywa o litr więcej benzyny. Ich konstrukcja jest niemal identyczna – wtrysk wielopunktowy, OHC i 8-zaworowa głowica. Na rynku można spotkać dwie odmiany mocy opisywanej

jednostki: w Scorpio 101 i 115 KM, w Omedze 115 i 122 KM – wersja słabsza wyposażona została w katalizator.

Opinia internetowa

Za niecałe 5 tys. zł trudno znaleźć lepsze auto. Poważne awarie nie występują zbyt często, a nawet jeśli się pojawia, ustawić ich nie jest kłopotliwe. Z poważnych usterek przepaliła mi się uszczelka pod głowicą, ale auto użytkuję na gazie. Poza tym próbuję się dorobić w zarobkach.

Opel Omega 2.0 (1989 r.)

Obydwie konstrukcje są sprawdzone i lubiane przez kierowców. Poza tym motor Opla świetnie współpracuje z instalacją gazową, ma bezkolizyjny rozrząd (oznaczenie silnika C20NE), a to w wypadku pęknięcia paska rozrządu oszczędza wielu wydatków.

Motor – pewny punkt Scorpio oraz Omedgi

Silnik Opla okazuje się również trwały. Za awarie najczęściej odpowiedzialny jest osprzęt – może zaskrajkować al-

PODSUMOWANIE

Cech wspólnych pomiędzy Fordem Scorpio oraz Oplem Omedgą, zwyciężcą naszego porównania, jest sporo. W ogólnym rozrachunku Omedga okazuje się przyjemniejsza w codziennej eksploatacji. **FORD:** okazuje się godnym rywalem i nieznacznie przegrywa z Omedgą. **Zalety:** pakowna kabina, wygodne fotele, trwałe i dość dynamiczny silnik, niska cena zakupu. **Wady:** wszechobecna korozja, niedostatki wykończenia wnętrza, wycieki

oleju z układu napędowego, ogólne wyeksploatowanie.

OPEL: nie wyróżnia się niczym szczególnym, ale jest pozbawiony istotnych mankamentów.

Zalety: przyjemna stylistyka nadwozia, duże i wygone wnętrze, trwały silnik (dobrze





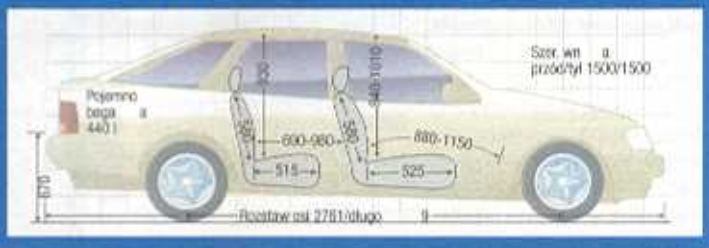
Ford Scorpio



Wentylacja jest efektywna (auto szybko się nagrzewa). Niekiedy szwankuje ogrzewanie przedniej szyby



Ogromna przestrzeń w przedniej i tylnej części oraz wygodne siedzenia zapewniają zadowalający komfort jazdy. Bagażnik ma regularny kształt, jego funkcjonalność zaburza wystające koło zapasowe. Po złożeniu kanapy do dyspozycji jest 1350 l



temator czy rozrusznik. Silnik Scorpio również nie cierpi na nadmierną liczbę usterek, jednak na tle motoru Omegi wypada nieco gorzej zarówno pod względem eksploatacji, jak i bezawaryjności.

Słabym punktem jest tylny dyferencjał niezależnie, czy zainteresujemy się Fordem czy Opłem. Wycieki oleju, nieprzyjemny hałas to typowe oznaki wyeksploatowania. Dzieje się tak najczęściej po przejechaniu 250-300 tys. km. Niestety, naprawa mechanizmu różnicowego należy do kosztownych. Co prawda można się posiłkować na rynku części używanych, ale warto umówić się ze sprzedającym na tzw. gwarancję rozruchową, czyli możliwość zwrotu części w wypadku, gdy okaże się niesprawną. Poza tym występowanie usterek w obydwu samochodach przypomina trochę grę w rosyjską ruletkę – zepsuć się może naprawdę wszystko.

Ceny części poza ASO są porównywalne, ale większy wybór mają użytkownicy Omegi. Również Opla łatwiej kupić w niezłym stanie technicznym.

Marcin Matus

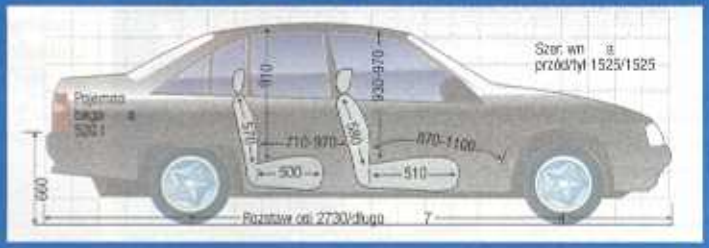
Opel Omega



Fotel da się regulować w szerokim zakresie. Funkcjonalne, bezstopniowe ustawienie wysokości



W Omedze jest równie przestronnie, jak u konkurenta. Kolumny kierowniczej nie da się regulować, dlatego nie każdy znajdzie odpowiednią pozycję. Kanapa została lepiej wyprofilowana niż w Scorpio. Zawiasy klapy bagażnika wnikają do wnętrza



współpracuje z instalacją gazową), niskie ceny części zamiennych (również w ASO), duży wybór na rynku samochodów używanych.

Wady: korozja nadwozia, nieforemny bagażnik, kiepskie wyposażenie, częste wycieki oleju z „dyfra”.

