

KROJ ŠTEVILKA PREIZKUSILI SMO FORD TAUNUS 1,3

A NAŠ TEST
magazin

ŠTIRIINDVAJSET

Najšibkejši in najcenejši avto iz šestnajstčlanske Fordove družine
Izboljšana mehanika pod novo pločevino

Tovarna, ki se preživlja s konfekcijskimi avtomobili, nima kdo ve kakšne izbire: od časa do časa, največ pa na vsakih tri ali štiri leta, mora svoje avtomobile preobleči. Ta (ameriška) navada je zlezla tudi v kri Fordovih konstruktorjev iz Koelna. Njihov letošnji novinec je že štiriindvajseti taunus — če štejemo od prvega taunusa, letnik 1939 naprej.

Res je, vsi taunusi niso bili izdelani po istem kopitu. Njihove zunanje obline so se bliskovito lepšale in v obdobju 1962—70 je tovarna ponudila prednji pogon. Ta pa kupcev, ki prisegajo na forde, ni pretirano navdušil, zato so zdaj že nekaj let vsi fordi enaki: z motorjem v nosu in s pogonom na zadnji kolesi.

PREŠTEJ (DENAR), POTEM IZBIRAJ!

Ford taunus je tekmeč Oplove ascone — torej je nova oblika, stara šele štiri mesece, hkrati odgovor na novo asconino zunanost. V Koelnu so z eno potezo ponudili šestnajst modelov. Nad enakimi podvozji prodajajo šest različnih motorjev (po gibni prostornini od 1,3 do 2,3 litra, po moči od 59 do 108 KM), tri različne karoserije (z dvojnimi in štirimi vrati ter s petimi vrati kot kombi; kupeja ni več) in, poleg osnovnega, še štiri pakete opreme (L, GL, ghia in S). Da ne bo pomote: 1300-kubični motor s 55 KM izdelujejo le za domače, nemško tržišče. Prilagoje je za nižjeoktansko gorivo. Izvozu je namenjen enak, toda malce močnejši motor (59 KM). Taunus s takšnim motorjem, z



dvojnimi vrati in z osnovno zalogo opreme smo dobili na preskušnjo od Fordovega predstavništva na Dunaju.

Komaj „pečen“ in uradno predstavljen se novi taunus že hvali z uspehom: po zadnjih tovarniških podatkih so v prvih devetdesetih dneh prodali 92 000 vozil. To obeta, da bodo grafi-

koni v Koelnu tudi letos plezali k stropu, saj so že lani izdelali in prodali 635 000 vozil, kar je za 36 odstotkov več kot leto dni prej. Lani so se diagrami neshanjali na nove escorte. Letos se bodo — tako upa direktor Lutz — na nove taunuse. To je torej lepša plat kompromisa med (avtomobilsko) konfekcijo in modo.

Taunusova karoserija je tudi zdaj zadržala glavne poteze prejšnjega modela; toda stilistični popravki so zalegli v tolikšni meri, da je zunanost avta kot nova. Oblikovalci so zradirali ozko grbo, ki je s prednjega pokrova štrlela čez masko pred hladilnikom (rekli so ji „Knutsenov nos“). Zdaj je prednji del nižji in je zato videti

FORD TAUNUS 1,3

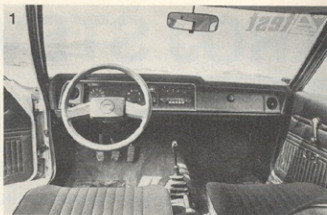
širši. Zgledili so še zadek in povečali stransko in zadnjo šipo. Vseeno pa se streha avta še zmeraj zdi nerodno posajena nad visoke boke. Kolotekov in medosne razdalje v primerjavi s prejšnjim taunusom niso spreminjali.

VEČJI IN LEPŠI

Karoserija je daljša za 7 centimetrov: to so izkoristili za daljši nos vozila (po novem z majhnim spojlerjem), ki je zdaj pripravljen na absorbcijo močnejših čelnih udarcev. Fordovi

mer, ki veljajo pri enakovrednih tekmečih, toda v taunusu je — spredaj in zadaj — pravo razkošje za noge. S prednjih sedežev jih je moč stegniti daleč pod armaturno ploščo in sedeža sploh ni treba odriniti povsem nazaj. Tako ostane zadaj dovolj prostora za kolena.

Notranjost testnega avtomobila je bila opremljena le z osnovno porcijo opreme, ki jo tovarna vgradi brez doplačila: pod steklom armaturne plošče so bili le najnujnejši merilniki (za več denarja tudi preostali prostor zapolnijo z instrumen-

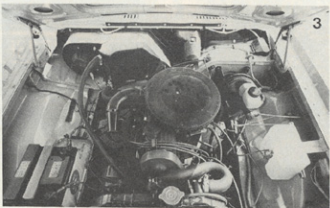


konstruktorji zatrjujejo, da so v taunus vsili veliko od tiste varnosti, ki je napredaj v večjih in dražjih granadah. Zraven sodi tudi prednje lepljeno steklo.

Zdajšnja taunusova oblika je mnogo lepša od prejšnje. Čeprav je povsem v nasprotju s kratkimi in prisekanimi oblikami (npr. VW golf), zelo uspešno združuje uporabnost in eleganco. Taunus kljub razmeroma skromnim zunanjim meram ne more prikriti ameriškega vpliva.

Čeprav ima taunus, kot ga ima voznik v tem avtu, v vozilih istega razreda zlepa ni na voljo. Zaradi visokih bokov je taunus prostorsko globok avto — vsaj takšen je občutek v njem. Tudi zaradi ameriško zasnovane armaturne plošče, nad katero se bočji široka polica, se potnikom zdi, da sedijo prenizko. Vitki bodo težje videli vse štiri vogale avtomobila. Zato pa je vesel obilnega prostora za noge.

Notranja dolžina prostora za potnike ne presega poprečnih



Privlačna notranjost z dobrimi sedeži. K dražjim modelom sodi večji zaloga oprema. Obroč volana je v celoti mehko obložen in prevlečen z umetnim usnjem. Domnevamo, da je zračenje v poletni vročini prelibko. (slika 1)

Zaradi visoko ukrojene ploščevine na bokih so stranska stekla razmeroma nizka. Tako se zdi, da so stiliti hoteli in v naglici „posaditi“ streho na avto. (slika 2)

Štirivalnik nad prednjo premo: 1294 kubikov, 59 KM pri 5500 o/min. Namesto živahnosti ponuja trpežnost, za hrup se oddolži s skromnostjo. Za mlade po srcu predlagamo nakup taunusa z močnejšim motorjem. (slika 3)

Razmeroma velik in uporaben prtlačnik. Dno je prekrto s plastiko, pod njo je rezervno kolo. Posoda za gorivo je na varnem mestu, nad zadnjo osjo. (slika 4)

ti), na naslonjalih sta manjkala opornika za glavi in na podu je bila le tanka guma. K tem paketu pa sodijo: avtomatska varnostna pasova, varnostne utripalke in električna brizgalka za pranje prednje šipe.

Počutje voznika pohvalim: razdalje sedež-volan-pedala-prestavna ročica so prilagajene sproščeni drži. Vsa glavna stikala so tik ob obroču volana. Hvalim kombinirano ročico za levo roko, toda stikalo za trobljo bi imel raje na sredini volana. Tudi prekratka ročica,

Cena: 9875 DM in 76.690 din
Osnova za izračun rep. in obč. davka: 92.005,50 din

Zavarovanje:
obvezno: 972 din
kasko s frekvenco 4000 dia: 1518 dinarjev
kasko brez frekvence: 11.528 din
Costolina: 600 din

Proizvajalec: Ford — Werke AG
3 Köln-Deutz 1, 28. Nemčija
Generalni zastopnik in prodajalec: Interkomerc, Beograd, Uzun Markova 2; podružnice v Ljubljani, Zagrebu, Titogradu in Skopju.

ki ravna luči, je nepravilna. Neznosno kratki sta tudi metlici brisalnikov — saj ni nikakršnega drugega vzroka, da ne bi mogli obrisati večjega dela prednje šipe.

Prestavna ročica je takšna kot v vseh fordih: športno kratka, lahkotna in natančna. Pretikanje se zatika le iz druge v tretjo prestavo, ko sinhronizacija zamuja in v menjalniku zaškrta, če voznik preveč hiti.

Ko pohvalim velik in pripraven prtljajnik, zapišem še: najcenejši taunus nima sredinske

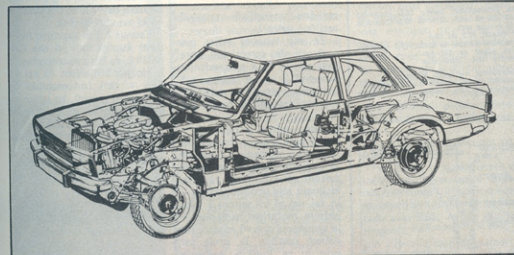
konzole, predal pred voznikom-vim sopotnikom je pa za vse drobnejše premajhen.

GLASEN IN POČASEN

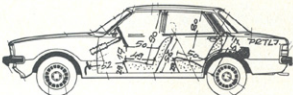
Če rečem, da smo testirali najšibkejši taunus, morate to

razumeti dobesedno. Ta motor je res zelo šibak. Kdor izbira med taunusi, naj najprej pretheta: če je umirjene sorte, brez dirkaških želja, bo z 1,3-litrskim motorjem morda zadovoljen. Kdor rad pritiska na plin in kdaj pa kdaj švigne v tesno

prehitavanje, bo moral seči po večjem in dražjem motorju. Pri fordih je podobno kot pri oplih: čeprav ni nobene konstrukcijske ovire, da se motor ne bi navdušeno vrtel, se vrtljajem vseeno upira — najprej s hrupom. Ventile taunusovega štirivaljnika krmili odlična gred v glavi (s pogonom prek zobatega jermena) in ventilom ni moč očitat, da ne zmorejo napora. Zaradi skopih instrumentov (tudi na merilniku hitrosti ni oznak za pretikanje) more voznik pretikati po postuhu. Kdor želi iz tega, 1,3-litrskega motorja, izsiliti vsaj malce živahnosti, noge na plinu ne sme popuščati. Motor je kos višjim območjem vrtljajev, kot bi sodili po njegovem ropotu. Tovarna dovoljuje dolgotrajnejše priganjanje do meje 5800 vrt/min, za kratek čas pa celo do 6100 vrt/min. Med meritvami pospeškov smo pretikali tik pod skrajno mejo, ob številki 6000. To pomeni v posamičnih prestavah naslednje resnične hitrosti: 43, 72 in 110 km nuro.



Ford taunus: preskušena motor in podvozje pod novo, atraktivno ploščevino. Nova karoserija je lepša, prostornjša in z več višje varnosti.



Notranje mer (prednja sedela v zadnji legi) v cm: širina pri kolokohih (predaj 137, zadaj 137; širina prednjega sedela 56, zadnje 40); klop 132; notranja dolžina od srednjega prostora do zadnjega naslanjaja 160; pomni prednjega sedela 15; odprina vrat (vširina širina) 87x107; uporabna prostornina prtljavnika (merjeno s kockami): 420 kub. cm

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiritaktni — vratni — nameščen vzdolžno nad prednjo pramo vrtno in gl 79x66 mm — glbina prostora 1280 kubikve — kompresija 9,2:1 — največja moč 59 KM (43,5 kW) — DIN pri 5500/min — litrska moč 45,6 KM (33,6 kW) na liter — največji navor 9,8 kNm (96,2 Nm) — Dil pri 3000/min — ročilne gred v 5 letih — odmična gred v glavi (zobati šermni) — vsaki ventil — enojni podočinski uplinjač ford, z ročnim žalom — mehanska črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje z črpalko, termostatom in ventilatorjem — aluminizator 12 V, 44 Ah — alternator 630 W — avdične motorčait BF 32

Prema meči: motor (spredaj) poganja zadnji kolesi — enokolutna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na tleh — razstave razstave 3,68:2,15:1,42:1,00; vzvratna 4,24 — diferenciali 4,11

Kolesa: platišča 4 1/2 J x 13, jeklena prestava — gume 155 SR 13 (unioval) — pritisk spredaj in zadaj 1,8 bara

Voz in obesa: limuzina za 5 oseb — dvojni vrata — samonosna karoserija — dve posamični obesa — dvojni prednja vodila, natezni oprniki, vijčane vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator — zadaj toga prednjik, stabilizator — zadaj toga prednjik, vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator

Zavore: spredaj kolovna, zadaj bobnaste — dvokrožni sistem — servo — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedeloma

Volan: prenos z zobato letvijo — varnostni drog — prestava 18,7:1 — 3,75 zavrtljiva volane od ene do druge skrajne točke — radijski krog 10,6 m

Oprema: dvoostopenjski blažilniki in ventilator — električna brizgalke za pranje šipe — luči za vzvratno vožnjo — zunanjere vzvratno ogledalo — avtomatski vrnitev pasov — varnostne utripalke

Meri in težila: dolžina 4,340 m — širina 1,700 m — višina 1,52 m — medosna razdalja 2,579 m — kolotek spredaj in zadaj 1,422 m — najmanjša razdalja 0,857 m — oostornina prtljavnika 483 litrov — teža praznega vo

zila 1020 kg — dovoljena obtežba 460 kg — dovoljena skokna teža 1460 kg — dovoljena teža priklole brez zavore 510 kg; z zavoro 650 kg

Vzdrževanje: pasoda za gorivo 54 litrov — karter (s filtrom) 3,75 litra (menjava na 10.000 km) — menjalnik 1,8 litra — diferencial 1,8 litra — Madlini sistem z grelcem 5,75 litra

Zmogljivosti: teoretična hitrost v četrti prestavi pri 1000/min: 26,4 km na uro — teža na moči: prazno vozilo 17,2 kg/KM (23,3 kg/kW), polno vozilo 25,1 kg/KM (34,8 kg/kW) — največja hitrost 140 km na uro (tovarna) — pospešek od 0 do 100 km na uro: 21,3 s (tovarna) — norma poraba goriva (DIN): 9,3 litra na 100 km

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 7500 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 139 km na uro (zalet 3 km, poprežje štirih meritev)

Pospečki:
 0-40 km na uro: 3,6 s
 0-60 km na uro: 7,2 s
 0-80 km na uro: 14,1 s
 0-100 km na uro: 21,0 s
 0-120 km na uro: 26,5 s
 400 m brez zaleta: 23,5 s (končna hitrost 101 km na uro)
 1000 m brez zaleta: 41,5 s (končna hitrost 125 km na uro)

Prožnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 44,3 s (končna hitrost 118 km na uro)

Poraba goriva (v litrah na 100 km):
 Na navadnih cestah: 8,7 (zrna volanja, nikoli šez 100 km na uro), ostroma 13,3 (težo ostre voljanj)

Na avtomobilski cesti: 10,6 (poprežje 40 km na uro v 4. prestavi)

V mestu: 10,7 do 13,0
 Poprežje porabe na testu: 11,7 litra goriva oja na 100 km

Poraba olja: minimalna
 Natatnost merilnika hitrosti: kazalec na 00, reničn. hitr. 35 km/h; kazalec na 100, reničn. hitr. 92 km/h

Komur ni do naglice, se nad tem motorjem ne bo pritoževal. Čeprav ga po kultiviranosti ni moč primerjati z motorjem konkurenčne asone, pa se pohvali z razmeroma mirnim tekom in s prožnostjo. Ob nežni nogi na plinu je nežna tudi poraba goriva. Motorju ga dovaja Fordov enojni uplinjač z ročnim čokom.

Menjalnik so — tako kot motor — presadili iz prejšnjega modela. Prestavna razmerja so dobro izbrana, a čudežev z zmorejoo: pospeški so slabotnejši kot obeta 59 KM in največja hitrost tudi ni tolikšna, da bi taunus 1,3 smodil svojim tekmeccm v brk.

NA (PRE)TRDIH NOGAH

Za izboljšanje podvozja so Fordovi tehnikci porabili 750.000 delovnih ur, tovarniški preskuševalci pa so prevozili več kot milijon kilometrov. In kaj so dognali?

Na prvi pogled rezultati niso presentiljivi. Toda upoštevati moramo, da so po zasnovi enaka podvozja pri posameznih,

KAJ PRAVI ONA

Hvali obliko in živo rurno barvo, pritožuje se nad skromnim zbiranjem opreme. Moči jo občutek, da sedi pretežno, tudi v renicil med parkiranjem ne vied zadicka. Ko naravna sedež, je zarjoo vozniki prostor zelo pripraven. Kot pri oplih tud tokrat ni zadovoljna s enim ključem za cel avto. Lahko bi ga pozabila v prtljavniku in zaloputnata pokrov...

različno zmogljivih taunusih različno uglastih.

Za vse taunuse velja: mer podvozij niso spremljalji, opremlj so jih le s progresivnimi vzmetmi (v korist različno težkih obramenitev) in z močnejšimi stabilizatorji na zadnji prednji.

Za hitro vožnjo je podvozje ravno prav trdo. Avto voznika ne straži z nagibanjem v ovinkih in s pokomivanjem na dolgih cestnih valovih. Toda za tiste, ki imajo raje udobno vožnjo — in tej naj bi bil taunus s tako nežnim motorjem namenjen — je vzmetenje preveč robato. Na slabem cestišču se stres cel avto in na kratkih, grebenih zadnja prema uide iz smeri. Zadek je treba loviti! Volan je z

HVALIMO

- lepa, reprezentančna oblika
- prostorna notranjost
- uporaben menjalnik
- nezahtevne motor
- varna gradnja karoserije
- natančno pretižanje
- dobra končna izdelava

GRAJAMO

- hrupeu naklufivnan motor
- slabe zmogljivosti
- za to ceno skromna oprema
- pretirno vzmetenje
- visoka cena

manj kot štirimi zavrtljaji razmeroma neposredan in zelo prikladen za divjaške manevre. Zmernemu vozniku ob zmerni vožnji pa se bo zdel preveč nerantaten in težiaki.

Na gladkih in suhih tleh s taunusom ni nobenih težav. Tudi na ovinkih dolgo časa sledi voznikom željam, je motor je prešikab, da bi ga lahko uporabil kot pomočnika, ko je treba avto izvlaci na ravno.

Na spozkih in peščenih tleh spočna zadek in zahteva od voznika, da se navadi odvzemanja volana. Toda spošadanje je zmerno, brez skritih presenečenj in avto je z lahkoto moč vrniti v pravošnjo smer. To pe pomeni, da se voznik z nim lahko tudi poigrava: če ima žive in voljo za to...

Ford taunus 1,3 je lepo oblikovana in natančno izdelana družinska limuzina, ki koketira predvsem z zuranostjo, manj pa z vsebino. To je kompakten in prostoren avto, ki gre vstrič z okusom tistih, ki so jim konfekcijski avtomobili všeč.

Taunus 1,3 bi zagotovo našel dosti kupecv tudi pri nas. Oddožil bi se jim z nezahtevno in dolгим življenjem. Pa kaj k sodi v tisti (avtomobilski in vrednotni razred), ko lahko na prste izračunaš, da je uvozeni avto, torej tudi taunus 1,3, skoraj dvakrat dražji od nekaterih, po zmogljivosti podobnih, po kvaliteti pa slabih avtomobilov za dinarje.

Tekst: MARTIN ČESENJ
 Foto: MARJAN ZAPLATIL

Kdor hoče iz motorja izveči vse poskočnost, vrji na ame priznanosti s. Naj merilnika pomeškov amo trelitkali le 100 vrtljajev vod zgornjo mejo, ki jo tovarna še medovaja. Največja hitrost 139 km na uro je taunus dosege pri 5300 o/min, kar pomeni, da je motor kos tudi dolgotrajni vožnji s polnim plinom.

