

KOELNSKA MODA

Kdor bi razvrstil vse taunuse, ki jih ponuja tovarna – glede na različno velike in močne motorje, na obliki limuzina ali kombi, na število vrat, na pakete opreme in na paleto barv – bi naštel triinštirideset različic letnik 1976. To je za kupce vabljiva ponudba konfekcijske moda, saj lahko po mili volji izbirajo, kaj bodo sneli z obešalnika: flanelasto obleko, počitniški komplet ali svečani smoking.

Zelo prostoren avto, ki je z 1,6-litrskim motorjem tudi po zmogljivostih prepričljiva limuzina srednjega razreda —
Oprema L: dovolj za preprosto udobje



Ko smo pred štirimi meseci preskušali ford taunus 1,3 (test: Avto-magazin 1976/10), smo zapisali: to je najšibkejši in najcenejši taunus. Že hip zatem smo mu zamerili: da je glasen in počasen.

Ford taunus 1,6 L se hvali z

večjim in močnejšim motorjem in z večjo zalogo opreme. Preračunano v dinarje in skupaj s carinskimi dajatvami ter zveznim prometnim davkom velja približno 170 tisočakov; torej je za 35 000 dinarjev dražji od taunusa 1,3.

VEČ VESELJA Z MOTORJEM

V omenjeno ceno so vštata štiri vrata in oprema L: ura, dnevni števec kilometrov, kvalitetnejša obloga ob vznožju pre-

stavne ročice, preproge, tanke barvaste črte na bokih, lepotično ogledalo (v senčniku) za sopotnico in lučka v predalu za drobnarije. Varnostne utripalke, avtomatska varnostna psova in ogrevana zadnja šipa sodijo tako ali tako k osnovni



opremljeno, le za opornika za glavo je treba tudi ob paketu L doplačati.

Po obliki, zasnovi in podvozju so vsi taunusi enaki (kupci lahko izbirajo med limuzinami in kombiji, kupejev ni več), le posamezne dele podvozja, predvsem vzmetenja, tovarna prilagaja zmogljivostim motorjev.

ln če spat primerjam taunus 1,6 z njegovim najšibkejšim bratom: edina razlika je pod prednjim pokrovom, torej v zmogljivosti. Za več denarja — boljše muzika: s 1600 kubiki je taunus dovolj odločna limuzina srednjega razreda.

Če smo pred leti, ko avtomobilske cene še niso segale k oblakom, svetovali ob nakupu, smo predlagali: izmed dveh različic izberite tisto, z močnejšim motorjem.

Fordova ponudba motorjev v taunusih sega od 1300 do 2300 kubikov, z gibnimi prostorninami (in opremo) pa močno naraščajo tudi cene posameznih modelov. ln ker so pri nas — na račun dajatev in davkov — razlike v denarju še posebej velike, je nekdanji nasvet o



močnih motorjih po volji le še varni vozniki, žepu pa že dolgo ne več.

Pri taunusih sta na voljo dva 1,6 litrska motorja. Preskusili smo šibkejšega od njiju (68 KM pri 5200/min), dobiti pa je moč tudi prav takšen motor z 72 KM pri 5000/min. Razlika je skrita v različnih kompresijskih razmerjih (8,2:1, oziroma 9,2:1), kar pomeni, da je šibkejši motor zadovoljen z nižje-oktanskim gorivom.

Večja gibna prostornina je (v primerjavi z motorjem 1,3) rezultat večjih vrtin v valjih, kratki gibi batov pa so ostali nespremenjeni. Oba motorja sta enako zasnovana — z odmično gredjo v glavi iz lahke kovine in s petkrat vloženo ročno gredjo. Razlike so, razumljivo, v zmogljivostih: 1,6 litrski motor se sicer še zmeraj s hrupom otepa previsokih vrtljajev (tovarna dovoljuje trajno zgornjo mejo pri 5800/min, kratkotrajno pa pri 6100/min), toda ker je občutno živahnejši od 1,3 litrskega, je takšno priganjanje za običajno vožnjo odveč. V gibni prostornini se skriva do-



voj prožnosti, da za zmerno pospeševanje v vsakdanjem prometu ni treba kar naprej pretikati.

Taurus 1,6 pospešuje bolje, kot obeta tovarna in preprčiljeve, kot bi sodili po največji moči motorja. Med približnimi meritvami na avtomobilski cesti smo pognali avto z mesta do hitrosti 100 km na uro v pičlih 15 sekundah, kar je za 6 sekund hitreje od rezultata, ki smo ga dobili med meritvami taunusa 1,3. Manj občutna je razlika v največji hitrosti: taunus 1,6 je s 148 km na uro (taunus 1,3: 139 km na uro) razmeroma počasen avto v svojem razredu. Vzrok najdemo v prenosu moči. Tovarna je k 1,6 litrskemu motorju vgradila menjalnik in diferencial, ki imata v primerjavi s prenosom v taunusu 1,3 krajša prestava razmerja. To koristi pospeškom, škodi pa hitrostim v posameznih prestavah. Kadar smo obremenjevali motor do njegove zgornje meje vrtiljav, smo pretikali pri približno 46, 82 in 118 km na uro.

Med preskušnjo po domačih cestah smo natakali super benzin, poprečna poraba goriva pa ni presegla 12 litrov na 100 km.

UDOBBJE IN KLASIKA

Zmogljivejši motor ni dobrodošel le, ko želi voznik naglo pospešiti skozi križišče ali pa se med prehitevanjem opni tvegani volan v škarje, ampak tudi v celem prispeva k udobnejši vožnji. Taunusove notranje mere mejijo že na prostornost

višjega avtomobilskega razreda, preproge in ostali dodatki opreme pa ga delajo po tej plati še privlačnejšega.

Zasnova je klasična: moč motorja prenašata na cestišče zadnji kolesi, ki se opirata na togo premo. Dokler je cesta brez lukenj je vožnja prijetna, za valovita tla pa je vzmetenje pretro. Čeprav so tovarniški inženirji porabili za podvozje tritret milijona delovnih ur, jim naloge — kako prilagoditi eno in isto podvozje kar šestim različno močnim motorjem — ni uspelo do konca rešiti.

Resda je vzmetenje za hitro vijuganje ravno prav trdo, toda na makadamskih tleh čaka voznika težaško delo. Zadnja prema že na drobnih gubah rada poskakuje, to pa pomeni, da uhaja iz smeri cel avto. Spretnež bo zdaj izkoristil zadostno moč motorja in pripravno neposreden volan. Kajti pri taunusu velja: bliskovitega odzivanja in izravnavanja volana se mora voznik naučiti, preden se zapodi v oster ovinek.

Če sem pri 1,3 litrskemu taunusu potožil, da si z motorjem in ovinkih ni moč pomagati, zdaj povem, da je vožnja z močnejšim motorjem lahko precej bolj športna. Takšnemu načinu je naklonjen tudi volan, ki je za običajno zmerno vožnjo kar preveč direkten in premalo natančen.

Dokler je v taunusu samo voznik, zadek na ovinkih zelo rad spodrseje; čimbolj je avto obtežen, mirneje sledi ukazom z volana. S tremi sopotniki in s polnim prtljajnikom sem moral

Tehniški podatki

MOTOR: štirivaljni — štiriktaktni — vrstni — nameščen vzdolžno nad prednjo premo — vrtnina in gib 87,85 x 66 MM — gibna prostornina 1593 KUBIKOV — kompresija 8,2:1 — največja moč 68 KM (50 kW)-DIN PRI 5200/MIN — največji navor 11,7 KPM (114,8 Nm)-DIN PRI 2700/MIN — ročilna gred v 6 lažjih — odmična gred v glavi (zobotni jermen) — enojni padatočni uplinjač ford, z avtomatskim čokom — vodno hlajenje s črpaliko, termostatom in ventilatorjem — akumulator 12 V, 44 AH — alternator 630 W

PRENOS MOČI: motor sprejda poganja zadnji kolesi — snokolutna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na tleh — plastična 4 1/2 x 13 — gume 165 SR 13 (uniroyal)

VOZ IN OBESE: limuzina za 5 oseb — štiri vrata — samonosna karoserija — prednji kolesi na posamičnih obeh, dvojna prečna vodila, natezni oporniki, vi-

jačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator — zadaj toga prema, vzdolžna in poševna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator — dvo krožni zavorni sistem — servo — spredaj kolovne, zadaj bobnaste zavore — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema — volan z zobato letvijo

MERE IN TEŽE: dolžina 4,340 M — širina 1,700 M — višina 1,362 M — medosna razdalja 2,579 M — kolotek spredaj in zadaj 1,422 M — najmanjša razdalja od tal 0,097 M — rajdni krog 10,6 M — teža praznega vozila 1035 KG — dovoljena obtežba 460 KG — dovoljena skupna teža 1495 KG — prtljajnik 483 LITROV (naša meritev) — posoda za gorivo 54 LITROV

ZMOGLJIVOST: največja hitrost (tovarna): 147 KM NA URO — pospešek od 0 do 100 km na uro (tovarna): 17,9 S — norma poraba goriva po DIN: 10,7 LITRA NA 100 KM



Motor taunusa 1,6: 1593 kubikov, 68 KM. Sodobna zasnova in tehniška neoporečnost pa še zmeraj ništa dovolj za kultiviran in tih tek tudi v zgornjih območjih vrtiljav.

med hitrim vijuganjem volan celo dodajati.

Ford taunus 1,6 je odkrit tekmeč Oplovi asonci s podobnimi zmogljivostmi. Kdor izbira med tema avtomobila bo dobil pri asonci 1,6 boljše uglaseno podvozje pri taunusu pa prostornejšo in udobnejšo notranjost.

V celem je taunus prijetna družinska limuzina, ki obeta

trpežno in dolgo življenje — v zameno za divjaške sposobnosti, ki bi bile vseh športnim voznikom. Čeprav je taunus 1,6 pri nas znatno dražji od brata z 1,3 litrskim motorjem, je glede na varnost, ki se skriva v moči motorja, vreden doplačila. Komur je pa še zmeraj preslaboten, ta naj potrkra pri BMW ali še kje, kjer delajo avtomobile po merah okusov.

TEK: MARTIN ČESENJ
Foto: MARJAN ZAPLATIL