

Ford taunus 2.0 GL

Peto desetletje

Da bi kupci ne ušli: popravki na karoseriji, pri motorju in pri prepi - Na obzorju: nov taunus z novo zasnovo!

Če gre verjeti Fordovim podatkom, so od leta 1970 do danes prodali več kot deset milijonov taunusov. Torej (Fordova) trditve, da sodijo taunusi med najbolj priljubljene avtomobile srednjega razreda, ni iz trite izvita. Konec koncev je taunus pravkar zapeljal v peto desetletje in čeprav je že čisto na glas slišati govorice, da bo njegov naslednik v prihodnjih dveh ali treh letih dobil prednji pogon in vrata na zadku, kupce še vedno ne zmanjka. Je pač taunus na zelo dobrem glasul

Začelo se je 3. aprila leta 1939 s fordov po imenu buckel. Takrat so bili v modi še grba namesto zadka, štrleč in zašiljen nos ter razpolovljena prednja šipa. A se je taunus kmalu prelevil v limuzino s ploščatima nosom in zadkom in je - ob sprotih modnih popravkih - ostal takšen do danes. Tudi zadnja, lanskoletna pomladitev je bila bolj lepotnega kot pa tehniškega značaja. Taunus je ostal takšen, kakršnega poznamo že dolgo: spodoben konfekcijski avtomobil, ki nima ambicij, da bi presegel meje družinskih potreb in bi navduševal avtomobilske sladokusce, postreže pa s toliko trpežnosti in zdrave pamei, da mu oboževalcev in oboževalk ne zmanjka.

NOVOSTI IZ LEPOTNEGA SALONA

Če upoštevamo vesti o povsem novem taunusu, ki šele bo, je povsem razumljivo, da so pri Fordu svojega hišnega ljubljence la času primerno občasali, ne da bi se na njem in v njem lotili dramatičnejših posegov. Kljub temu so za zadnje izboljšave porabili več kot 200 milijonov zahodnoameriških mark - pa se človeku kar čudno zdi, kam neki so jih vtnikli.



Kajti navzven je »novi« taunus dobil le večji prednji utripalki, orjaške zadnje luči z vgrajeno meglenko, daljše vogale s plastiko obloženih odbijalcev, za šest odstotkov več steklenih površin in roletasto masko na nosu. Zaradi vsega

skupaj je zdaj na vso moč podoben večji in dražji granadi, saj se zdi zaradi povišanih šip širši in zaradi motno črne in neobrobijene maske zrelejši. Je pa ta maska zelo učeno zasnovana in skrbi - razen za videz - tudi za učinkovito do-

ziranje zraka k motorju, ne glede na hitrost vozila. To pomeni, da ob majhnih hitrostih njene reže požrejo ves zrak, ob večjih hitrostih pa ustvarijo nekakšno zračno blazino in spustijo k motorju le toliko svežine, kolikor jo koristi za hlajenje. Aerodinamika in poraba goriva sta zaradi tega malce ugodnejši.

Nova sta tudi preklapljivo zunanje ogledalo (po želji z notranjim nastavljanjem) in pestrejša ponudba opreme pri posamičnih paketih. Tudi nasploh pri taunusih ne zmanjka izbire: na voljo so različice s šestimi motorji (od 1,3 do 2,3 litra, oziroma od 59 do 114 KM), s tremi oblikami karoserije (dvoja ali štiri vrata, kombi) in s petimi zalogami opreme (osnovna, L, GL, ghia in S).

Cena: 14.881 DM in 263.416,90 dinarja

Osnova za izračun rep. in obč. davka: **229.998,95 din**

Zavarovanje:

obvezno: **2179 din**

kasko brez franšize **3166 din**

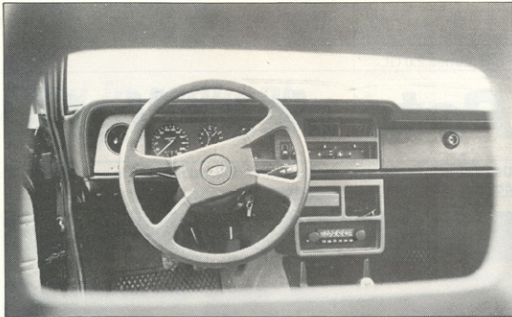
kasko s franšizo 15.000 din: **4886 din**

Cestnina: 1500 din

Proizvajalec: Ford-Werke AG, 5 Köln-Deutz 1, ZR Nem-

čija

Generalni zastopnik in prodajalec: Interkomerc, Beograd, Uzun Mirkova 2; podružnice v Zagrebu, Ljubljani, Skopju in Titogradu.



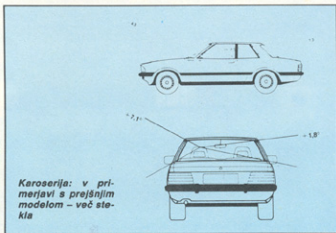
Armatura plošča: modifikacija za več uporabnosti in lepote

Eno z drugim to pomeni skoraj šestdeset v podrobnostih različnih taunusov, različnih seveda tudi po cenah.

Čeprav na novo povišanih šip in na ta račun drugače urezanih strešnih robov ni moč opaziti na prvi pogled, pa obilno prispevajo k počutju, ko sedete v avto. Navkljub še vedno visokim bokom se zdi avto zdaj prostornejši, verjetno zato, ker streha ne »sili« več tesno h glavam. Poskrbeli so pa še za boljše zračenje in ogrevanje notranjosti (skozi stranski reži pod prednjo šipo je zdaj moč spustiti tudi ogret zrak), za močnejši ventilator in za novo obliko sredinske konzole nad grebenom. Obenem so sedežne vzmeti zamenjali z vtisnjeno peno, zaradi katere zdaj prednja sedeža dosti boljše oprimetata, sta pa pri sedežnih površinah še vedno prekratka. V dobro jima štem pa sredinski zaponki za varnostna pasova, ki se pomikata skupaj s sedežema in tako omogočata pravnjono višino zapetih pasov.

Dosti manj ugodna sta vzglavnika po skandinavskem vzorcu: oblikovana sta v okvir iz trde plastike in te pri najdražji opremi ali pa za doplačilo ju zapolnijo z mehkim blazinama.

Med manj pripravne prištevam tudi ročice ob volanu, ki so nam bile svoje čase vseč, toda časi so minili in za marsikakšno stikalo, predvsem pa za trobljo, so medtem izumili prijetnejše rešitve.



Keroserija: v primerjavi s prejšnjim modelom – več stekla





per bencin, toda poraba je zdaj tolikšna, da pravega prihranka na račun nižjih okta-nov ni. Modernizacija motorja je bila torej posledica cele vrste pomladitvenih ukrepov, ne pa izrecne želje po cenejši vožnji.

Spremembam v menjalniku in diferencialu so se odrekli in bi bile tudi odveč. Tako ostajajo vozniku prikladno izbrana prestavna razmerja – prva pre-stavna razmerja – prva pre-stavna je dovolj dolga, da po-

Kaj pravi ona?

Všeč so ji modra barva, počutje za volanom ter kompromis med udobjem in športnostjo. Ne mara pa parkirati, ker ne vidi zadka, in boji se, da bo izgubila ključ, ker je en sam za vse ključavnice na avtu. Hvali motor, ker ga skoraj ni slišati. Da pa so sedeži novi, je opazila šele potem, ko je prebrala prospekt. Sicer pa je z njo takole: skoraj v vsak avtomobil, v katerega sede, se zaljubi na prvi pogled, a že čez dan ali dva začne tečnariti. Tudi taunus je ozirja zaradi slabotnih brisalnikov, zaradi nestalne višine pedala na sklopko, zaradi robatega prtljažnika, zaradi »težkih« šip v vratih in tako dalje.

gonski kolesi ob ostrem spe-ljavanju ne razmetavata z močjo, četrta prestava pa je tudi preračunana tako, da do-seže avtomobil največjo hi-trost v povsem za motor var-nem območju vrtljajev – in pri-pravna prestavna ročica z zna-čilno fordovskim zatikanjem pri vzratni prestavi.

Očitnejša posledica znižane kompresije je le nižji navor, ki povleče za seboj tudi zmanj-šano prožnost motorja – toda to je moč opaziti le ob natanč-nih meritvah. Vedeti morate, da je (tudi) ta Fordov šestvalj-nik povsem neizbirčen glede pravočasnega pretikanja navzdol. Le dirkači za vola-nom bodo vselej izsilili polno mero na pedalu za plin!



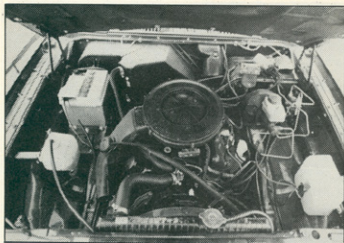
Prednja sedeža: pena namesto vzmeti, pretrda vzglavnika



Prtljažnik: grobo obdelan, prostoren, z rezervnim kolesom na dnu

UTRJE NE NOGE

Kadar sem doslej pomislil na taunus, se mi je zdrnil tudi spmin na vzdolžno pokimavanje karoserije, na poskočen zadek in na majavo prečno nagibanje. Tem, razmerno slabim lastnostim, je zdaj odzvonilo. Ravno podvozja so se v tovarni litišli še posebej temeljito: prednje vzmeti so narahlo omehčali in jih opre-mili s tršima blažilnikoma, zadnji pa so priredili tako, da sta neobremenjeni za 5 odstotkov trši, polno obremenje-ni pa za 7 odstotkov mehkejši. Njune gibe nadzirata plinska teleskopska blažilnika. Močnejša sta tudi prednji in zadnji stabilizator, k dražjim različi-



Motor: znižana kompresija, višji vrtljaji, nespremenjena moč

cam pa sodijo še širše gume z nizkimi preseki. Kdor hoče biti še bolj športen, bo dokupil paket «S», ki je oznaka za športno podvozje – od še trših vzmeti in stabilizatorjev do še širših platišč in gum. Ponudba za različne okuse, torej!

«Naš» taunus je bil le GL, brez S, a je vseeno dokazal, da je zdaj boljši kot včasih. Torej: vzdolžnega kimanja, prečnega nagibanja in odskakovnja zadka ni več. To pomeni, da avtomobil odlično sledi voznikovim željam, četudi ga ta malce ostreje zapodi v ovinek. Zelo dolgo časa vztraja v nevtraln legi in šele ob skrajnem pretiravanju mu spodnese zadek. A nič več tako ostro, da bi ga ne bilo moč ujeti. Naše slike naj me ne postavijo na laž, kajti vedeti morate, da smo med preskušanjem na grobniškem letališču vozili na zgornji še možni meri zmogljivosti motorja in vozila v celoti.

Taunus po novem tudi zelo dobro drži smer, pa naj si bo med hitro vožnjo ali med ostrim zaviranjem. Pravzaprav je čudno, da ga je tovarni šele zdaj, pred slovesom od zadnjega pogona, uspelo tako spretno «uglasiti».

Kdor ga bo morebiti kupil za bolj vsakdanje vožnje in za na mestne ulice, mu svetujem doplačilo za servoojačevalnik volana. Šestvaljnik v nosu je precej težak, obroč volana razmeroma majhen, prestava v mahanskem mehanizmu pa omogoča le 3,75 zavrtljaja volana od ene do druge skrajne točke. Torej ni čudno, če je volan zelo prijeten za hitro vijuganje, a preveč težaški za obračanje na parkirišču. In ko smo že pri mestnih vožnjah: samodejni čok jim vsaj v zimskem času zanesljivo ni v prid (saj zvišuje porabo goriva), kdor pa je nižje rasti, se bo moral privaditi tudi položnega zadka, ki ob ogledu nazaj počasi izginja izpred oči. Torej je potrebno občutiti, do kam sega avto!



Ford taunus, letnik 1980, ki je namenjen letošnji in morda še dvema prihodnjima sezonom, je skoraj tak kot Fordova granada. »Skoraj« pomeni, da je malce manjši, malce manj udoben in predvsem manj prestižen. Slednja lastnost pa ni neljuba, če človek noče ravno avtomobil, zaradi katerega bi šli sosedom in davkarjem lasje pokonci. Toda, preden ga dokončno naročite, vam svetujem, da skrbno preberete ceno. Tudi taunus pri nas še zdaleč ni poceni!

MARTIN ČESENJ

foto: MARJAN ZAPLATIL

Hvalimo

- (še vedno) lepa karoserija
- prostorna notranjost
- trpežen in uglajen motor
- dobra lega na cesti
- dobro zračenje
- natančno pretikanje
- dobra končna obdelava

Grajam

- trda vzglavnika
- težak volan
- kratki sedeži
- visoka cena