

Naj bo takoj jasno: cena, ki jo za dvolitrski taunus zahteva koelnška tovarna, še zdaleč ni pretirana in sodi – gde na šest valjev v motorju – med zmernejšel Ampak, ko ji pri nas priljejemo vse davščine in druge stroške, se več kot podvoji in šarm tega avta se razblini. Pri skoraj 400 tisočkih postane človek, jasno, če mero izbirčen!

Kajti pri fordih velja, da vam je avto všeč takoj ali nikoli. In taunus je zelo odločen Ford. To je avto, ki se mirne duše pozvižga na prestižno slavo, na slavne znamke in na dirkaške lastnosti. Je pa – v zameno za to – solidno narejen in je pripravljen trpežno služiti lastniku. Še najbolj sodi ob bok srednje velikim opiom, za takšne automobile pa kupcev nikoli ne zmanjka.

Taunusov je celo vrsta in stil, ki hoče takšen avto, bo zlahka izbral »pravljni številko«. Na voljo je šest motorjev (od 1,3 do 2,3-litrskeh), pet paketov opreme (osnovna, L, GL, ghi insport) in še različno število vrat in obliki »limuzina« ali »kombi«. Seveda je cene glede na vse te lastnosti močno raztegljiva, a taunusi v deželi, kjer jih izdelujejo, kljub temu ne veljajo za draga vozila.

#### ŠKATLAST, A UDOPEN!

Taunus, ki smo ga vozili, je nosil oznako L, postregel je pa s štirimi vrtali in s šestivaljno različico dvolitrskega motorja. Kupcem je sicer na voljo tudi dvolitrski štirivaljnik, ki je po zasnovi bolj športno nastrojen in zmore 8 KM več kot šestivaljni V-oblike. Toda nikarškega dvomna ni, da se šest valjev taunusovemu značaju lepše poda, pa tudi moč, s katero strežejo, je vredna (tovarniškega) denarja.

Ford taunus je limuzina, precej podobno večji granadi iz iste hiše, a manjša po zunanjih in notranjih merah. Pred leti smo vozili taunus z dvojimi vrtali in nergali, da so preorjaška, nerodna in kljub vsemu

#### Ford taunus 2.0 L

# Šestvaljnik

Dobra konfekcija srednjega razreda – Klasika, udobje in ugoden motor – Cena je pa (oh, že spet!) pretirano visoka!



preozka za udobno vstopanje in zadnji klopi. Ob štirih vratih in enakem avtu takšni očitki odpadejo, kajti taunus sodi med prostornejsa vozila in zadnja vrtala veliko prispevajo takšnemu vnušu.

Sicer je pa oblika že malce iz mode in tega se zavedajo tudi v tovarni. Takšen taunus, kakršen je zdaj, smo vozili tako rekoč v zadnjem hipu, saj mu bodo že pred koncem leta, uradno pa za frankfurtski salon avtomobilov, pomladili zunanjji videz. Menda bo po novem še dosti bolj podoben granadi, pa tudi podvozje in motorji bodo dočakali nekaj sprememb.

Zdaj je taunus živa klasikal Karoserija je škatlasta, z

visokima bokoma in s »stisnjениimi« steklenimi površinami. Vendar to moti voznika le prvi trenutek, ko sede k volanu – ker se mu zazdi, da sedi prenizko in zato preslabo vidi okrog sebe. Občutek je varljiv, saj je vidljivost iz taunusa dobra in, kdor ni prenizki rastl, vidi tudi zadnja dva vogala. Tovarniške skice dokazujojo, da je tudi sedanja taunusova leta, uradno pa za frankfurtski salon avtomobilov, pomladili zunanjji videz. Menda bo po novem še dosti bolj podoben granadi, pa tudi podvozje in motorji bodo dočakali nekaj sprememb.

Zdaj je taunus živa klasikal Karoserija je škatlasta, z

Paket »L« pa pomeni obroč volana na dve prečki (pri dražjih različicah so štiri prečke), uro sredi armaturne plošče, predal pred prestavno ročico, vzglavnika na prednjih naslonjalih, lepotično ogledalo v desnem senčniku in prijetne preproge. Tudi varnostne utripalke, ogrevana zadnja šipa in avtomatska posava ob prednjih sedežih so všeti ki osnovni ceni.

Morebiti se značilna nemška natrančnost razblini le ob najbolj finih deličnih prostora za potnike (na primer ob zaključnih robovih tapet, ob ključkah in še kje pa tudi v prtljažniku, ki so ga odeli v plastiko, po kateri se prtiča drseč in s trščem prematava sem in



tja. Tudi rezervno kolo je na najmanj pripravnem mestu: na dnu!

Pač pa je obroč volana prijetno debel in majhen, a med sukanjem ne pretežak (k šestvaljnemu motorju je moč dokupiti tudi servo napravo volana), prestavna ročica je fordovsko kratka ter natančna in pedala so vozniku, ki si zna naravnati sedež, ravno prav »pri nogah«. Armatura plošča je razmeroma pusta in prazna, saj postreže le z merilnikom hitrosti, s števcema kilometrov in z merilnikoma go-

riva in temperature hladilne tekočine. Preostale naloge opravljajo kontrolne lučke. In stikala, ki jih voznik pogostokrat potrebuje, so v obliki ročic ob volanu. To je dobro. Prav volan, pedala, stikala in prestavna ročica uvrščajo tauirus med tista vozila, ki jih je prijetno in lahkotno voditi.

#### TUDI MOTOR IZ MODE?

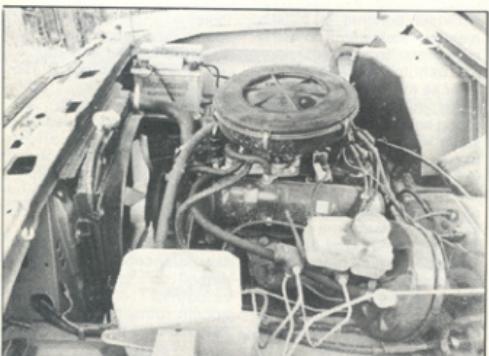
Lahko bi rekli, da je res, da torej šest valjev ni ravno pri-

mernih za današnje čase, ko je bencin vse dražji in ko ga vse pogosteje zmanjka. Ampak tako grdo je moč misliti edino v zvezi z gorivom. Drugače je Fordov šestvaljnik vozniku v prijetno pomoč. Ko ga zažene, ga skoraj ni slišati, ko pa steče, je po moči klub »pičlim« - 90 KM dovolj preprtičljiv tudi za hitre v živahne vožnje. Motor sicer ni kakšen tehniški dosežek najnovejše dobe, je pa že zdavnaj preskušen in sposoben vzdržati dolgotrajne napore. Šest valjev je razvrščenih v obliki črke V, pod ko-

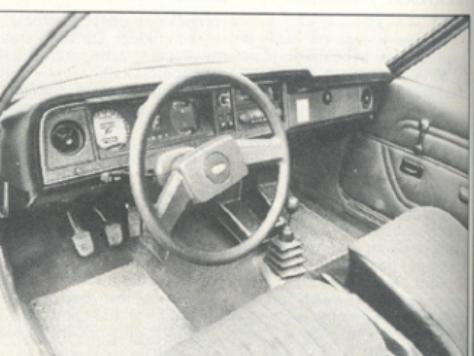
tom 60 stopinj. Ventile v glavi krmili sredinska odmična gred, ki jo poganjajo zobniki. In za gorivo skrbi Solex dvojni padotični uplinjač s samodejnim čokom. Ravno tare čok včasih ponagaja, če je motor povsem hladen, pa skoraj zagotovo. Pa ne, da zaradi tega motor ne bi hotel vžgati, ampak pozneje, na prvem kilometru vožnje, rad ugasa. In tudi če zaženete na pol ogreta, avtomatika v čoku ne več čisto natančno, kaj naj počne in zahteva od voznika malce potropljenja.

To je pa tudi vse, kar temu motorju očitam. Teče mimo in tiko, skorajda ne glede na vrtljaje, je pa razumljivo, da se preostremu pretiravanju upre s hrupom in z odporom na ventilih. Zmogljivosti, ki jih obeta tovarna so dosti skromnejše od tistih, ki jih omogoča motor. Preskusnemu avtu smo izmerili največjo hitrost 168 km na uro in pospešek z mesta do 100 km na uro v tri najstih sekund. Res je pa, da smo med temi meritvami pretikalci pri 5400 vrtljajih v minutu in da tak naglo vrtenje temu šestvaljniku ne pristaja. Namenjen je zmernejšemu vozniku, ki med pospeševanjem ne štejejo sekundnih desetink pač pa uživajo v proznosti, ki jo motor omogoča. Menjalnik namreč zelo dobro streži voznikovim željam – pa je tudi poti plati taunus 2.0 prej potovanja limuzina kot pa avtomobil za »skakanje« okrog mestnih vogolov.

Če je komu ta motor vseeno preslaboten, lahko seže po taunusu 2.3, ki ga poganjajo enako zasnovan šestvaljnik, le da je večji in s preprtičljivejo



*Šestvaljnik v nosu: preskušen, trpezen in dovolj zmogljiv*



*Voznikov delovni prostor: malce ameriški, ampak prijeten in neutralen*



Pričajnik: najmanjši del taunusa, tudi prostoren in, žal, s kolesom na dnu

močjo. Pri tem mora vedeti, da bo tudi poraba (poprečje pri taunusu 2.0: 12,9 litra na 100 km, med našimi vožnjami) večja.

#### TOGOST V ZADKU

Zadnja prema je toga, kar morate pri avtomobilu daljnega ameriškega porekla konfekcijski izdelave prizakovati. To tudi ni niti slabega, dokler ste z avtom na gladkem asfal-

tu, ali dokler je zadek primereno obtezen. Na grbastem cestišču pa avto rad poskoči, ne le zaradi toge preme, temveč tudi zaradi (skoraj) pretrirano trdih vzmeti. Vedeti morate tole: taunus je po obliku in po podvozu vselej enak – ne glede na to, kakšen motor ga poganja. In naj si bodo inženirji še tako bistrih glav, takšnim pogojem ni moč vselej ustreči. Torej je podvozjo še vedno taunusov najslabši del, če malce pretiravamo. Na cesti se tale ocena održa z zelo na-

glim spodnašanjem zadnjega dela vozila, ki mu je kos le tisti, ki zna pravi hip in pravi meri odvemati volan. Prednost številkovnika v nosu se izkaže tudi na ovinkih, saj motor pomaga vozniku, da avto varnejše izvleče na ravnilo, če je pa cesta mokra, se tudi to »pravilo« postavi na glavo. Zadnja prema ni kos naglemu vijuganju na spozikem in predvidevati more, da se bo avto sukal z zadkom proti zunanjemu jarku. In ne pozabite: taunus menja značaj hkrati z obtežko! Ko je polno naložen, zadka tudi hoti ne več moč spodnosti. Tedaj se obnaša tako, kot da bi hotel postati BMW 518, na primer. In mu to tudi zares uspeva!

★ ★ ★

Če vam je pri avtu več kot le do tega, da se mirno in udobno vozite, ne kupite taunus, tudi kakšen drugi Ford ne, ampak vprašajte pri BMW ali pri Alfa Romeo, kako in kaj! Če pa ste mirej po značaju in sovražje avto, ki včasih zataj, kupite taunus! Konec koncov bo vsak čas na novo »oblečen« pa bo izbrala prijetnejša!

MARTIN ČESENJ  
foto: JANEZ ZRNEC



#### T E H N I Š K I P O D A T K I

**Motor:** šestvaljni – štiriratni – V-oblike (60°) – nameščen vzdolžno nad prednjim premem – vrtina in giri 84,03 x 60,10 mm – gibna prostornina 1999 kubikov – kompresija 8,75:1 – največja moč 90 KM (66 kW) – DIN pri 5000/min – največji navor 15,2 kpm (149 Nm) pri 3000/min – ročična gred v 4 ležajih – sredinska odprtinska gred (zobniki) – dvojni padotnični uplinjači soški, z avtomatskim čokom – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 490 W

**Prenos moči:** motor sprejed poganja zadnjih koles – enokolutna suha sklopka – štirostopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 X 13 x 66 gume 165 SR 13 (semiperit)

**Voz in obseg:** limuzina na 5 oseb – štiri vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, dvojni prečni vodiči, natezni oporniki, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj toga prema, vzdolžna in poščevna vodiča, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožni zavorni sistem, sprejed kolutina, zadaj bobnaste zavore, servo, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letivo, prestava 18,7:1

**Mere in teže:** dolžina 4,340 m – širina 1,700 m – višina 1,362 m – medosem razdalja 2,579 m – kolotek sprejed in zadaj 1,422 m – najmanjša razdalja od tal 0,097 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 1130 kg – dovoljena skupna teža 1565 kg – pričajnik (naša meritev) 483 litrov – posoda za gorivo 54 l

**Zmogljivosti:** največja hitrost, 163 km na uro (tovarna) – pospešek od 0 do 100 km na uro: 14,0 s – normativna poraba goriva po DIN: 10,2 litra