

test

tekst:
Martin
Česenj

fotografije:
Marjan Zaplatil

FORD TAUNUS COUPE 2000 GXL

Taunus coupe 2000 GXL je eden od štirinajstih fordov, s katerimi je letos štirinajsti konstruktorji jeseni 1970. leta dokončno zavrgli pogon na sprednja kolesa. Šest oblikov karoserije na limuzina in na 2 ali 4 vrata, coupe in kombi), štiri različni motorji (1200, 1500, 1600 GT in 2000 kubikov) in par paketov opreme (standard, L, XL, GT, GXL), vse skupaj različnih mešančevskih kombinacij, predstavlja številno družino s skromnim imenom – taunus. Večji od escorta manjši je od taunusa 17/20 M in že najbolj podobni capriju, so novi Fordi moderni po obliki, klasični v zasnovi.

Mladenci z osteralom srečem

Da je boljše sorte avto, je testni taunus bodel v oči: oranžni coupe z motro črnim zadkom in s črnim, prečim umetnim usnjem na strehi. Robot, oglato odrezan nos, s črno, levtasto masko in označo GXL ter z dverema ogledala in črnimi okroglima, helogenksima žarometoma, je na avtomobilski cesti preprical miskaterega voznika, da je verjet v hitregle od sebe – in se mu je ognil. Širok in dolg pokrov motorja, ki se na straneh končuje z obvezljivimi robovimi, daje avtu moderni videz, vozniku pa občutek varnosti, skorajda ameriške močnosti. Ne vem, zakaj niso oblikovalci zgledali prav niz lepe štrline, ki se vlečejo od prednjega stope do klujna. 'Ker je coupe, se ozka streha polnočno spušča proti visokim, pasastim bokom, dokler ne pride v strmo odzadni zadek. Na zunanj je avto prijeten in lep, se kar limuzina, pa športnik obenem. Oba barvi mu izredno pristopljata.

Novemu rodu so namenili sodobne motorje: vrstne, z odmico gredjo v glavi. Zato, da se radi vrtijo. Taunus 2000 je edina izjema: ponujajo ga s starim, številjnim, V-motorjem, natančne takšnim, kakrem pogonom, tudi taunus 20 M, 90 KM pri 5000 vrtljajih v minutu (novi motor 1600 GT pa takojn avtu ima le 2 KM manj) je premalo, da bi bil avto dovolj zelen. Odmidna pred v sredini zadnjem, ka sledi hitremu vrtenju motorja, pri 6200 vrtljajih se ventili „sesujejo“. Redne poletje, ki se na merilniku začne pri 5800, kazalec le nerad presekost. Četrti prstavci pa tudi ob najvišji hitrosti ostanejo posko nad njim. Največja hitrost ne zbuja zavisti: pri 182 km na uro je dikanja konec. Vozniku v telabzo je tedaj lažnici kazalec na merilniku hitrosti, ki sega skoraj do številke 190.

Toda, komur ni za dirkanje in naglo pospeševanje, bo vesel mirnega in tihega motorja, prožnosti in vzdržljivosti. Motor potegne enakomerno in brez cukanja ob najnižjih vrtljajih pa v višjih prestavah; vozniku ni treba pogosto pretikati. Po avtocesti sen drivel več ur zapored s polno hitrostjo, ne da bi se motor slabje počutil. Res pa je: motorji novih taunusov so vedno in se urno vrtijo; tako dosegajo velike moči ob sorazmerni majhnih gibnih prostorninah. V-motor taunusa 2000 pa je preskušeno trepet. In kadar izbira, pride do knjoptja, kjer si sodobna smotritv in tradicija segata v roke.

Zelo „dolga“ druga prestava mi je ujela na vsejupitnih klančici, ko sem pretaknil v tretjo lete pri 100 km na uro, manj pa pri manjših hitrostih, kadar sem med pospeševanjem v ostrom ovinku občutil luknjo med prvo in drugo prestavo,

Toga prema za mojstre

Fordovih inženirjev očitno ni zanimalo dejstvo, da je bil nekdanek 12 M s prednjim pogonom med najboljšimi konkurzentmi jih je okus kupcev, ki nad njim niso bili pretirano navdušeni in rezultat je bil: motor, pogon na zadnjih kolesih, vmes pa vloženje kardanska predlaga.

Prednjo premo, ki jo pri izvedbah GT in GXL dopolnjujejo prečni stabilizator, so z motorjem in volantom vred povzvali v celoti. Tudi zaradi enostavnosti menjalca.

Zadnja prema je toga, optre na vičenje vzmeti. Ko so pred osmimi meseci prvkrat kazali nove taunuse novinarjem (tudi urednik Avta je bil med njimi – glej Avto 1970, št. 211), so dokazovali o zmogljivosti toge preme preustreliti dirkaču Hansu Hermannu. Naisi je Hermann goste preprical ali ne, testnemu avtu je pri velikih hitrostih, na slabih in ovinknih cesti spodolžno zadek. Poprečno hitrega voznika taunus sil k dodajjanju volata: prednji konec hoče v ovinkih navzven. Sele, ko je hitrost prevelika, spodnje zadnje kolesi, Ampak avta z rahlim odvzemanjem volana ni težko ujeti.

Dve vzdoljni nihalki in dve diagonalki vodita zadnjico preko tukivo dobra, da vozniku na ravinem ni treba popravljati smeri, pa čeprav titel pedali pa pilo do tali. Nezanesljiv postane taunus v bočnem vetrinu in na mokri konci, ko se zapejal v plitko lužo v asfaltini vdolbin, je avto zplavel, se zasukal in

zdrobel. Jezilo me je, da BMW pred menoj tiste luže sploh ni „čutili“. Vendar za težave na mokrih tistih delih je podvozje. Mislim, da avto niso nataknili pravljnih gum. Pa čeprav so bile to široke goodyear 175 SR 13 na športnih platičih, kljub neskoromini zunanjimi merami je taunus 2000 okreten v mestu gneči. 10,7 metrski premer rajndne kroga je dovolj majhen za vsekideljan manevriranje.

Predpisom je ugodno: zrazen varnostna droga volana ima taunus tudi dvokrožne zavore. Na prednjih kolesih so kolunine zavore, na zadnjih so bobnaste. Vsakim pripada ločen zavorni krog. Bi rekel, paragrafi da, varnost pa ne! Saj prednjim zavoram, ki so v evtu navajajoče, klub vsemu pripada le en krog. Zavori prijmejo mehko in zanesljivo, vozila ne zanese. Ojačevalnik zavorne moči obrani voznika pred premočnim pritisnjem.

Na kratko: podlit taunusov coupe 2000, pa čeprav v najostrejem tempi, je prejetna reč, dokler je cesta suha in gladka. V delu in ovinkih je v njem mesto le za izurenjenega voznika. Kdar ni, bo gledal v hrbet merskičnemu manjšemu, slabšemu in precej cenejšemu avtu.

Coupe, pa štirisedenčnik!

V tovarni so menili: lepoti prednost in so odeli notranjost v črino. Ne rečem, da mu ne pritojha, posebno tistim, ki jih bodo kupili zaradi športnega počutja, bo zagotovo všeč.

Ugrijalo sedeži, Prednja sta široko razmaknjena, nastavljati ju je moč vzdolžno, po širini in po naklonu nogorjala. Sedel in nasonjalo, predki z blagom, čudovito oprirata telo. Trikoni varnostni pasovi se prirnečno zatikajo gibljivo nastavka za sedeži. Zadnji klop je po obliki nasonjala nomenjena dverem, po premični kočilomčki opazi v sredini, pa trem potnikom. Dobuba je z tretjo dovolj, zmajanka le prostora za noge. Zadnji sedeži so nizaj, čeprav se strela spušča, normalne slikalke ne skazi frizer. Nad vsakim zadnjim oknom, sprejed in zadaj je antracitov ročaj. Potiski vstopajo k zadnjim sediščem mimo sklonjenih prednjih nastavlj, ki jih sprostijo s prisotnim na zadnjem gumbu ob tleh. Široka vrata preprosto je stisko, le ob spodnjem robu, kjer se zaradi slabega rezinjnatga nabiranja blato in prah, se zpopri umazate. Če ne prej, bo lastnik nejevoljen, ko bo lak na robu načela rja.



Gospod Hirschfeld iz enajstega nadstropja fordove stolpnice v Kolnu, je predajo ključev in testnega avta za ključil z besedami: ... in tole je volan."

Zameril bi mu, če mi ne bei vedel, da to sedi k njegovemu nemrški natancnosti, pa neprirkritemu ponosu nad novim Fordovim nad najlepšim in največim novim taunusom. Tudi ob žejli za srčno voljo mi je stisnil roko, gledal je pa avto.

Renčni na ljubo, najbogatejšega iz serije novih fordov nismo testirali po svoji volji. Bila je pomota: pod ročnimi strojigrskimi ali nekaj na mednarodnih teleoperaterskih zvezah, kjerjoli že, v Koln sem telo po taunus 1600 GT dobil sem pa po 2000 GXL.





Cena:

7590 DM in 36 500 din

Zavarovanje:

obvezno: 445 din

kasko brez franšize:

7980 din

Cestnina:

250 din

Proizvajalec:

Ford-Werke AG,

5 Köln-Deutz 1,

ZR Nemčija

Generalni zastopnik:

Interkomerc,

Beograd, Uzun Mirkova 2



Voznik sedi udobno zlekajen. Pedali so pravljeno razmeščeni, primitiven je le kombiniran gumb za levo nogu, s katerim se ob vsakem pritisku istočasno vključuje vodni curenk in brisalniki. Naprava „brili-peri“ torej. Ameriško spodrežana armatura plošča dejne občutek prostornosti, tudi lepa je. Pred voznikom so trije okrogli instrumenti: ura, merilnik hitrosti in merilnik vrtljanja. Nerazumljivo razmetana in čudno oblikovana so stikala. Včet mi je bila ročica ob volantu, ki vklapla utripalke, trobljo, dolge žaromete in svetlobni signal, na vse druge gume sem se pa težko privadil, saj so nameščeni brez vsakega reda.

In spet sportnost: v usnj oblečen, narabilo sploščen obrto volana z goljufivimi luknjami v prečkah in stirje okrogli instrumenti v sredini, pod armaturno ploščo. Tam so: merilnik goriva, pritiska olja, temperature in ampermeter. Škoda, da so skoraj posveni nekoristni: podnevi se blečljivo, da vidi voznik v njih samega seba, ponoči so pa zaradi slabje razsvetljave zelo slabo pregledni. Največkrat si jih voznik zakriva z roko.

Lahkotna in natančna je kratka prestavna ročica. Dokler se nisam naveval, sem med vsakim pretikanjem oregal s komolcem v pokrov predala med sedežema, ki sega tako visoko, da je sovozniku v oporu, vozniku pa v napoto.

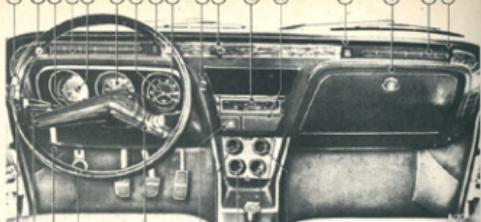
Zaradi visokih bokov in dolgega prednjega konca je taunus precej nepregleden. Voznik je vesel dolgih, halogenskih žarometov, ki koristijo predvsem na neznanih cestah.

Poletna zadnja lipa ovira pogled nazaj, voznik parkira po občutku. Koristno je električno ogrevanje zadnjih liper. Topel in hidran zraka poganja tristopenjski ventilator skozi reza ob nogah, pod prednjo lipo in na robu armaturne plošče. Zadnja, stranska okna je moč odprtji nazven, vendar jih vetr ob veliki hitrost ne presti zapreti.

Videt var: pod skromnim pokrovom se skriva 481 litarski prtičnik, dovolj prostoren za coupe. Škoda, da je rezervno kolo na drugi.

S coupejem 2000 GXL v Fordu niso odkrili smodnika: ustvarili so vabo za obi, pozabili pa na bistvo. Čeprav nisem vozil taunusa z manjšim motorjem, verjamem, preskuševalcem, ki trdijo: motor 1600 GT je boljši od 2000! Tudi zaradi cone.

Sicer pa: z najnovejšim fordovim coupejem boste zadovoljni, ko boste vozili po gadiščem in suhem in vas če ne bo pregarjal, da ne bi utegnil, udobno zlekajeni, pomahati bisti ali sistem, ki vas privlači.



1 — stikalo parkirnih luči, zasenčenih žarometov, 2 — kontrola varnostnih utripalk, 3 — kontrola levih utripalk, 4 — reža za dovod hladnega zraka, 5 — ura, 6 — merilnik hitrosti, števec kilometrov (tudi dnevnih), 7 — merilnik vrtljajev, 8 — kontrola ogrevanja zadnje sipe, 9 — kontrola desnih utripalk, 10 — stikalo brisalnikov, 11 — stikalo za ogrevanje zadnje sipe, 12 — ročica ogrevanja in zračenja notranjosti, ventilator, 13 — pepelnik, 14 — gumb za odpiranje prezračevalnih rez, 15 — predal, 16 — reža za dovod hladnega zraka, 17 — gumb za usmerjanje zračnega curka, 18 — stikalo varnostnih utripalk, 19 — ročica dolgih žarometov, utripalk, troblje, svetlobnega signala, 20 — ročica za pokrov motorja, 21 — stikalo naprave briši-peri, 22 — vžig, ključavnica volana, 23 — vzgljalnik, 24 — merilnik goriva, 25 — temperatura hladilne tekočine, 26 — pritisk olja, 27 — empmeter

NAŠE MERITVE

TEHNIČNI PODATKI

Testni avto je pred meritvami prevozil 9.455 kilometrov

Največja hitrost: 162 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritiv)

Pospeski:
400 m brez zaleta: 18,2 sek (hitrost zadnjih pet metrov 112 km na uro)

1000 m brez zaleta: 35,0 sek (hitrost zadnjih pet metrov 139 km na uro)

0—40 km na uro: 3,0 sekunde

0—60 km na uro: 5,6 sekunde

0—80 km na uro: 9,1 sekunde

0—100 km na uro: 13,8 sekunde

0—120 km na uro: 21,3 sekunde

0—140 km na uro: 35,4 sekunde

Prožnost:

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavji: 39,6 sekunde

Poraba goriva (super bencin):

Na potovanju: najmanj 10,6 litra na 100 km, največ 15,8 litra na 100 km (ostro po cestah l. reda); na avtomobilski cesti 14,9 litra na 100 km (poprečna hitrost 140 km na uro)

Po mestu: najmanj 12,4 litra na 100 km, največ 15,1 litra na 100 km

Popravne porabe na testu: 13,4 litra na 100 km 100 km

Poraba olja: minimalna

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40, resnična hitrost: 40,6 km na uro
kazalec na 60, resnična hitrost 59,1 km na uro
kazalec na 80, resnična hitrost 77,3 km na uro
kazalec na 100, resnična hitrost 94,1 km na uro
kazalec na 120, resnična hitrost 110,8 km na uro
kazalec na 140, resnična hitrost 127,0 km na uro
kazalec na 160, resnična hitrost 143,6 km na uro
kazalec na 180, resnična hitrost 160,4 km na uro

Motor spredaj poganja zadnja kolesa

motor

Valfi

Glavni ležaji

Hlačenje

Vrtina

Gib

Gibna prostornina

Odmčena pred

Kompresija

Upiranje

Crpalka za gorivo

Olinji filter

Največja moč

Specifična moč

Največji navor

prenos moći

Sklepka

Menjenjnik

Prestavna razmerja

Diferencial

Prenos

VOZ

Oblika

Karošerija

obese in vzmetenje

Prednja prema

Zadnja prema

volan

Konstrukcija

Rajndi krog

Obrotni volana

zavore

Konstrukcija

zavore

Konstrukcija

— 6, nameščeni v obliki črke V (60°) vzdolžno

— 4

— vodo, crpalka, termostat, ventilator

— 80 mm

— 60,1 mm

— 1998 kubikov, — v sredini [zobnik]

— 9,0 l

— dvojni, pedalen, solex, s staročasnim podprtjem (brez čoka)

— mishtanska

— v glavnem toku — 90 KM (DIN) pri 5000 vr/min, oziroma 104 KM (SAE) pri 5300 vr/min

— 45,1 KM/liter (DIN)

— 15,2 litra (DIN) pri 3000 vr/min, oziroma 16,9 litra (SAE) pri 3000 vr/min

— enokolutna, suha z lamelno

vzmetijo

— enostopni, synchroniziran, prestopni, radični v sredini, za dopolnilno avtomatski BorgWarner

— četra 1:1

— tretja 1:37,1

— druga 3:6,1

— vzvratna 3,66:1

— 3,4:1

— dvodelna karbonska gred

— kupe, 2 vrat, 5 oseb

— samonošna

— posamezne obese, prednje nihalne, predni stabilizer, vijanje vzmati hidravlični teleskopski blažilniki

— tuga prema, vzdolžne nihalne, diagonale vodila, vijanje vzmeti, hidravlični teleskopski blažilniki

— prenos z zobato letvijo, presteva 18,7:1, varnostna os

— 11 metrov

— 3,75

— spredaj kolutne, zadaj bobnasti, servo, dvokrožne

Ročna zavora

kolesa

Platična

Gume

— mehanska, na zadnji kolesi

oprema

Akumulator

Alternator

Zarometti

Zadnje luči

Varovalke

Brisalniki

Brizgalka

Kurjeva

Zračenje

Notranjost

Dvigalo

Vetračna šipa

Zaščita podvozja

mere in teže

Dolžina

Sirina

Vikina

Medosna razdalja

Kolekt.

Nekolika razdalja do cestnega

Prazno vozilo

Obleiba

Dovoljena skupna teže

— 4067 mm

— 1708 mm

— 1341 mm

— 2578 mm

— spredaj in zadaj 1422 mm

— 100 mm

— 1070 kg (pripravljeno za vožnjo)

— 435 kg

— 1505 kg

vdzdrževanje

Posoda za gorivo

Karter

Menjenjnik

Diferencial

Olinji filter

Pritisak v gumenah

— 54 litrov

— 4,0 litra (brez filtra), menjava na 5000 km

— 1,5 litra, menjava na 20 000 km

— 1,0 litra, menjava na 20 000 km

— 0,5 litra, menjava na 10 000 km

— spredaj 1,6, zadaj 1,8

zmagljivosti

Hitrost v četrti

prestava pri 1000

vr/min

Srednja hitrost bata

pri maksimalni moči

Moč na temo prenosa

(75 kg)

Moč na temo polne

natovorjenega avta

— 32 km na uro

Srednja hitrost bata

pri 1000 m/sek

Moč na temo prenosa

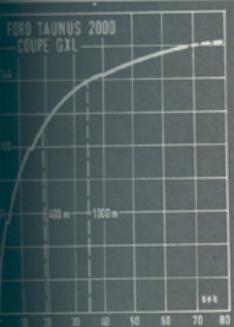
(75 kg)

— 84,1 KM (DIN)

Moč na temo polne

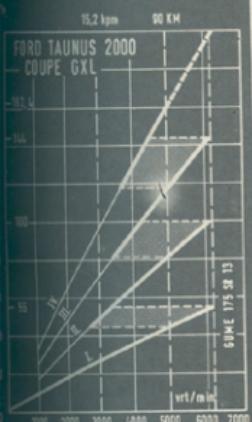
natovorjenega avta

— 50,8 KM (DIN)



or taunusa 2000 GXL nerad sili v kote vrtljaje. Varnostna rezerva vrtljajev, ki motor zmore nad nazivnimi, kjer je največja moč, pomaga vozniku le v tujih sili — med ostrim prehitevanjem ali pri tem vzemanjem. Pri 6200 vrtljajih v minutah se ventili „usijojo“.

ga se lahko pojavljal s prožnostjo, kar za to sta tudi rezultata meritev vognosti" in „1000 m brez zalet.“ Vozil se lahko priroči pretkanje v višje stave tudi preč pod nazivnimi vrtljaji. Sestri prestav, celo ob najvišji hitrosti, kar ni preobremenjen. Komajda preseže 10 vrtljajev v minutu.



četrtinski: širina spredaj (med kolesi) 116; zadaj 185, dolžina 97, višina 47 (v sredini) ima pri komolčkih spredaj 139, zadaj 140; prednjega sedeža 56, zadnje klopi 6; notranja dolžina do armaturne plošče zadnjega naslonjila 165; pomik prednjega sedeža 17; odprtina vrat (višina x širina) x 106; širina motorja 120



PRIMERJAJTE	ford taunus kupe 2000 GXL	ford taunus kupe 1600 GT	opel manta 1900 SR	alfa romeo giulia super	BMW 2002
Gibna prostornina (kubiki)	1981	1576	1897	1570	1990
Moč KM (DIN) pri vr/min	90/5000	88/5700	90/5100	103/5500	100/5500
Cena (devize + dinarji)	7590 DM + 36500 din	7475 DM + 36005,45 din	7705,69 DM + 37326,25 din	7642,08 DM + 36684,40 din	7680 DM + 36848,80 din
Največja hitrost (km na uro)	162,4	164,4	173,0	179,0	180,0
Pospeški (sekunde)					
0—60 km na uro	5,6	5,8	5,2	5,3	4,8
0—80 km na uro	9,1	9,1	8,2	7,8	7,1
0—100 km na uro	13,8	13,9	12,6	11,7	10,3
0—120 km na uro	21,3	20,2	18,4	16,6	15,2
0—140 km na uro	35,4	35,4	27,0	23,9	22,4
1000 m brez zaleta	35,0	35,4	33,8	32,8	32,1

REZULTATI

- Videz** **10** Modno oblikovan in lep. Moti le topa štrilina na prednjem koncu (Knutsenov nos, po bivšem Fordovem direktorju Knutsemu).
- Prostornost** **8** Dovolj prostora za štiri potnike, za kupe zelo udoben vstop. Velik prtljažnik, premalo prostora za drobnjarje.
- Upravljanje** **9** Lahek, precej neposreden in natančen volan. Zelo natančna in lakotna prestavna ročica, odlična sinhronizacija.
- Vidljivost** **6** Zaradi visokih bokov in oglatega prednjega dela slab pregled naprej. Zaradi položne šipe voznik ne vidi zadka.
- Največja hitrost** **8** Prepočasen za svoj razred, ni za dirkače. Toda: največja hitrost je tudi potovalna.
- Pospeški** **8** Pod poprečjem svojih vrstnikov, prelen za svoj denar.
- Poraba goriva** **8** Požrešen, predvsem pri velikih hitrostih. Tudi v poprečju slabši od konkurenčnih.
- Lega na cesti** **8** Pri normalni vožnji sili iz ovinka, pri ostrem zavijanju mu spodna zadek. Pač slabost tege prema!
- Udobje** **9** Za veliko denarja — veliko udobja. Odlični sedeži, učinkovito gretje in zračenje. Šumjenja skoraj ni.
- Zavore** **9** Spredaj kolutne, zadaj bobnaste. Tudi po več zaporednih zaviranjih, prijemiijo enakomerno.
- Motor** **8** Šestvaljnik starejšega tipa, zelo prožen, visokih vrtljajev ne ljubi.
- Oprema** **10** Bogata luksuzno-sportna oprema, visoka raven končne obdelave.