

Ford taunus ima s svojo sestiro cortino naslov najbolje prodajanega družinskega avtomobila v Evropi. Zato je razumljivo, da se njegovi izdelovalci ne trudijo iz leta v leto z novimi velikimi podvigmi, temveč z neopaznimi, a ne tudi ne nepomembnimi izpopolnjevanjem zadržujejo stare in pridobivajo nove kupce.

Iz Fordove proizvodnje za prihodnje leto

# Pomlajeni taunusi

**Izboljšala se je ekonomičnost, udobnost, vozne lastnosti in zaščita pred rjavenjem – Prek štiri milijone taunusov in cortin vozi po vsej Evropi – Tovarniške cene višje za 0,9 oziroma 2,1 odstotka**

Ko so nas sredi letošnjega avgusta med tiskovno konferenco, ki jo je organiziral Ford Avstrija blizu Lugana, obvestili, da nas niso povabili zato, da bi spoznali povsem nov taunus, temveč le nekateri izboljšave, ki jih je bil deležen model za leto 1980, smo se spomnili lastnika letošnjega modela, ki nam je dejal: »Vse na tem vozilu je dopadljivo, toda želel bi si, ko bi bilo mogoče, da bi se vsaj malo zmanjšala poraba ter da bi vozilo bolje zaščitilo pred rjavenjem, saj na drugi strani menim, da se vozim v daleč najbolj udobnem vozilu z motorjem do 1300 kubikov!«

Nedvomno se kreatorji fordov strinjajo z željami svojih kupcev, saj so družino Taunusov z motorji od 1,3 litra do 2,3 litra vestno pomladili tako znotraj kot zunanaj.

Kupca, ki se odloči za novi taunus, danes bolj kot kdajkoli popraj zanima, kaj so pri Fordu naredili za manjšo porabo goriva pri njihovih avtomobilih. Če upoštevamo te ni pogosto omenjena pravila vožnje, potem bomo ugotovili, da se je poraba pri novih taunusih zmanjšala kar za 6 odstotkov. Tovarna nam je postregla s podatki, po katerih najmanj bencina porabi motor s 1600 kubiki, ki razvija 75 KM. Pri stalni hitrosti 90 km na uro porabi 7,1 litra super bencina, pri hitrosti 120 km na uro pa 9,5 litra. Sicer pa do 100 km na uro pospeši v 14,5 sekunde, največja hitrost pa je 152 km na uro.

Porabo goriva pri štirivaljnih motorjih so zmanjšali zahvaljujoč novemu uplinjaču, ki so ga izdelali pri Fordu. Novi uplinjač pa ne samo, da porabo zmanjša med mestno vožnjo za 6 odstotkov, temveč tudi zmanjša količino ogljikovega monoksida v izpušnih plinih kar za 30 odstotkov! Izboljšala so tudi avtomatski čok.

Novi taunus ima tudi za 1 do 3 odstotke večjo moč. Moč so povečali z izboljšavo posameznih delov motorja, kot so vzmeti ventilov, sesalni in izpušni kanali itd. Tako so motor s 1600 kubiki »okrepili« od 69 KM na 70 KM oziroma z 72 na 73 KM. Pomembno spremembo zasledimo pri »V 6« motorjih. S spremembami ventilov so zmanjšali kompresijo z 8,75 na 8,2, zato sedaj vozila s



temi motorji kurijo navaden bencin, njihova moč pa doseže 90 KM. Motorji »V 6« so dobili tudi elektronsko napravo za vžig. Vsi novi taunusi so dobili tudi termotatski prekinjevalec ventilatorja. Tako se je tudi hlajenje močno izboljšalo.

Vzmetenje je boljše po zaslugi

plinskih blažilnikov ter spremenjenih vijajnih vzmeti spredaj in zadaj, zato je sedaj tudi lega na cesti veliko boljše. Športno našeljeni vozniki lahko za doplačilo dobijo tudi trde blažilnike.

Če se je včasih kdo pritoževal nad sedeli, potem zapišimo, da



imajo novi sedeli povsem novo konstrukcijo. Prilagojeni so obliki telesa in zato veliko udobnejši. Specialni naročniki lahko zahtevajo tudi sedele z gretjem, kakšnega je vpeljal SAAB. Takšne sedele so proučevali na policijski cizroma v policijskih avtomobilih. Policisti, težki tudi prek 100 kilogramov, teh sedelov niso mogli uničiti niti po 65.000 prevoženih kilometrih. V vsakega petih minutah se sedele lahko segrejejo do 27 stopinj Celzija.

Notranjost je sedaj v taunusih svetlejša, izboljšala se je vidljivost, saj so povečali steklene površine. Za doplačilo dobita lahko tudi obarvana stekla, ki pridoje prav v močnem soncu ali deževnem vremenu. Tudi dekoraterji so pristavili k svoji in prevleke sedelov je možno dobiti v najrazličnejših barvnih kombinacijah.

Med zunanjimi spremembami bi omenili bolj skonstruiran sprednji spojler ter plastiko na oblačilih. Modela GL in Ghia imata bočne ščitnike, ki varujejo vozilo pred lažimi udarci med parkiranjem. Vsi modeli imajo zunanja ogledala, ki so nastavljiva iz notranjosti. Zadao so povečali stekleno površino luči, spredaj pa s smerokazov, ki so sicer obdržali staro obliko.

Po sistematičnem raziskovanju 4.500 vozil z območja od Skandinavije do Španije (vozila stara od dveh do pet let), so se strokovnjaki pri Fordu odločili, da izdelajo še boljše antikorozijske zaščite svojih vozil. Laboratorijske preizkuse, ki so jih opravili v Belgiji s pomočjo postopka za hitro rjavenje, so trajale dva meseca in na koncu so strokovnjaki dobili ustrezne podatke ne samo za izbor zaščitenega sredstva, temveč tudi za način zaščite lakirane pločevine, zaprtih profilov ter podvozja. Površine pod blatniki in pragovi ščitijo s plastificiranim (PVC) premazom, saj je takšen premaz odporen na sol, vlago ter udarce manjšega kalmenja. Druge površine so zaščitene prav tako z učinkovitim sredstvom proti rjavenju, in sicer s plastjo posebnega voska.

Novi taunusi je treba servisirati po vsakih 20.000 kilometrov, pri čemer pa je treba oljni filter menjati po vsakih 10.000 prevoženih kilometrov.

Med spoznavanjem z novimi modeli za prihodnje leto smo dobili od Forda Avstrija tudi cenik, iz katerega je razvidno, da so se taunusi zaradi vseh izboljšav in sprememb podražili za 0,9 oziroma 2,1 odstotka. Osnovna različica 1,3 litra je tako na primer dražja za 1,1 odstotka. Zastopnik in prodajalec fordov pri nas je Interkomer, kjer so nam povedali, da bodo našim kupcem novi taunusi na voljo novembra letos. Takrat pa bo tudi znano, po kakšnih cenah in koliko jih bomo lahko kupovali pri nas.

M. NIKOLIČ