



Novi ford taunus

Ante Mahkota

Za trenutek se mi je zdelo, kot bi v umetnem podnebnju velikega letala, nekaj kilometrov nad raztrganimi oblaki, zadisalo po jeseni. Najbrž zato, ker sem potoval na trgatve: prekusat, kaj je letošnji jesen dozorelo v drugi največji avtomobilski tovarni na svetu. Letina je rasla štiri leta, zakaj najmanj štiri poletja zori nov avto: od prve risbe na inženirjevi mizi do tekočega traku. Motor novega taunusa je rasel pet let. Zdaj je naprodaj: že tretji jesenski novinec iz nemških tovarn – za VW K 70 in oplovo manto še: ford taunus.

Na avtomobilski cesti z letališča v mesto je takšna gneča, da se kolona samo plazí in avtobusno okno mi je izložba, skozi katero mladane pol ure ogledujem nove taunuse, položene na velik tovarnjak, ki ga ne moremo prehiteti. Se eno potrdilo za molitev iz „Nove ameriške vere“ (satira, ki je pravkar izšla): „Verujem, da se s taksijem veliko dlje voziš z letališča do doma, kot z letalom od mesta do mesta!“

Ko bi vsaj ne bilo šestih, precej nadležnih osebnih preiskav, ki sem se jim moral podvreči pri prestopanju iz letala v letalo iz Ljubljane do Amsterdama in na-

zaj (ko so še posebej nemški policisti z največjo vnemo iskali orožje), da bi kdo „jeta“ ne peljal na izlet v Aman!

„Le zakaj spet nov avto, ko je še starih toliko, da nimajo kam z njimi?!“ bi godrnjal, če bi me avijacija tako ne mučila.

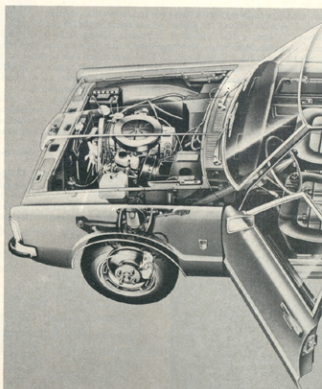
Tako pa pravim: „Verujem, da avtomobilom še dolgo ne bo zmanjkalo kuščev! Osem novih taunusov, ki jih je ljubljanski zastopnik Forda potihem že pripeljal v konsignacijo, so si navdušenci hodili ogledovat kar skozi carinsko ograjo . . .“

Konfekcija pri krojaču

Jutro na preskusnem poligonu evropskega Forda. 80 novih taunusov in cortin – nova cortina je za escortom in caprijem že tretji, skupni avto angleškega in nemškega Forda. Podvozje imata taunus in cortina enako, karoseriji se komaj razlikujeta, le motorji so različni. Novinci čakajo na zadnje skupino časnikaev, ki hodijo sem že štiri tedne prekusati. 779 oralov prostrano testno zemljišče v Lommelu, sredi belgijske puste, ki je leto in dan zastraženo s policaji in psi ter tri metre



Na Fordovem preskusnem poligonu v Lommelu: taunus 1600 GT se



Za taunus ponujajo štiri karoserije: limuzino na dvoje in štiri vr



Po kockastih, zavitih cestah na kosilo v Luksemburg . . .



...stimi gumami precej bolje drži ceste kot „1300“.



in kombi. Spredaj prečne nihalke, zadaj toga prema.

visokimi ograjami, da bi zvedavi časniki ne videli prototipov, ki drve po 35 km dolgih „privatnih“ cestah, je tokrat odprto pogledom in objektivom. Saj so na planem le novinci za preskus, prototipe so pa zaklenili v hangarje.

Za vožnjo po klobasi z devetnajstimi različnimi ovinki, po cestišču, kjer vsak trenutek gladek asfalt namenoma presekaog luknje in kjer s kock priletis v „afriški“ makadam, je pripravljenih 15 taunusov. Cortin se ne dotaknem, saj jih k nam ne prodajajo. Torej 15 različnih taunusov, izbranih izmed 34 različnih novega avtomobila. Recept za takšno množico avtov je v Evropi v rabi šele zadnja štiri leta! Štiri različne karoserije (limuzina na dvoje in štiri vrata, kupe in kombi), se dobe s štirimi motorji (1300 kubičkov, 1600, 1600 GT in 2000) in s petimi opremami (ali je avto gol, standarden ali pa opremljen s paketom L, XL, GT in GXL). Ko se vse to premeša po natanko določenem redu – zaradi gospodarnje izdelave ameriške tovarne kupcem ne dovolijo, da bi opremo, motorje in karoserije izbirali po mili volji – se dobi 34 različic. Ze teh mešanec je toliko, da jih ne bom posebej opisoval in sem jih raje strnil v tabelo pri tehničnih podatkih. Kakorkoli že, konfekcija je zelo podobna pri krojaču izdelani obleki.

Virus »capri« je nalezljiv

To je torej avto, ki bo zamenjal osem let stari ford 12 M! Karoserija je veliko bolj skladna: očesa je posebno všeč, da je avto širši (kolutek 10 cm širši kot pri 12 M) in nižji (višina 137 cm namesto prejšnjih 140, kupe je še nižji – 134 cm). Čeprav je taunus nekoliko krajši od predhodnika

(5 cm), pa je medosna razdalja celo daljša. Po modi je nos dolg, zadek pa kratek: takšen, sodijo psihologi okusa, naj bo agresivni avto današnjega dne.

Čeprav je generalni direktor Forda Knutsen dal ostavko, se taunus pozna, da so ga oblikovali v njegovem obdobju: v žargonu se reče, da ima avto „Knutsenov nos“. To je izboklina na sredni mase hladilnika, ki se potegne čez ves pokrov motorja in je bila Knutsenu tako zelo všeč, da jo je hotel pri vseh fordih. Meni ni.

Sicer pa taunus že na prvi pogled vzbuja vtis solidnosti, o čemer navsezadnje priča tudi teža: 950 kg tehta najmanjši taunus 1300 na dvoje vrat. To pa je že zelo blizu večjega brata „17 M“. Ford očitno hoče v svojem proizvodnem programu poudariti razliko med escortom in taunusom, ki ga uvršča v „srednji“ srednji razred.

Kakor že obračam, oblike so prijetne: avto se zdi velik in dokaj sporten, pri tem pa namenoma poudarjajo, da je podoben capriju. Saj se capri vendar tako dobro prodaja!

Notranjost je precej prostorna: pa bolj široka kot dolga. Na zadnjih sedežih ni prida prostora za kolena, če dolgonogi voznik potisne sedež povsem nazaj – pač zrtev napadalne oblike, ki zahteva dolgi pokrov motorja.

Čeprav Fordova propaganda zatrjuje, da pri kupeju niso varčevali pri prešah za novo karoserijo, so spremenili le stranska okna in potegnili streho prav do konca vozila. Na oko je avto prav prijeten, žal pa je zadnje okno tako plitko, da je nazaj le slab izgled. Angleški stilisti, ko so oblikovali cortino, so se bolj ravnali po smotnosti in so avtu malo manj ostili zadek. Imeli so tudi lažjo nalogo, saj cortina ne pozna kupeja in so lahko limuzino naredili malo bolj športno.



... in po belgijski avtomobilski cesti nazaj na Nizozemsko.



Odmična gred v glavi, poganja jo zobati jermen.

Ovinkasta cesta naj bi bila prekusni kamen, kako se novinec drži ceste. Prvi časniki, ki so vozili taunus, so namreč očitali, da toga zadnja prema preveč odkakuje. Pa je tovarna poklicala v Lominec dirkača Hansa Hermann, da bi novinarje zapeljal nekaj ovinkov in dokazal, kaj vse taunus zmore.

Komerzialna skrivnost toge preme

Naj je bila vožnja še tako atraktivna, nihče me ne more prepričati, da na slabi cesti, v ovinkih, pri največji hitrosti še tako spoljnjene toge preme ne spodnaja bolj kot posamičnih obes. Tega Ford najbrž tudi ni nameraval. Hotel je le povedati, da devet desetih voznikov itak nikoli ne izkoristi vse moči motorja, če pa je kdo dirkač, naj pa obvlada tudi togo premo.

Takšno prepričevanje nosi zrno nevarnosti: kaj pa taktat, ko se poprečen voznik preceeni? Prehitel sem se, kajne? Opisujem vožnjo, še predno sem razložil, kako je novi avto zasnovan. Zdjaj povem:

S taunusom je Ford zavrgel svoj prvi in edini avto s prednjim pogonom in se povrnil k zasnovi, ki je tako značilna za oba največja proizvajalca avtomobilov na svetu. Za General Motors in za Ford. Motor spredaj, kardanska gred, toga zadnja prema. (GM-ov corvair z motorjem v zadku in Fordov cardinal/12 M s prednjim pogonom sta zdaj zgodovina.) Seveda tukaj ne gre raziskovati vseh vzrokov, zakaj avtomobilska gigante vztrajata pri klasični zasnovi. Izjava Henryja Ford II, da si Američani drugačnega avta sploh ne žele, je namreč prestopka, da bi iz nje spoznali, zakaj Opel in Ford tako dosledno presajata ameriški okus v Evropo. Nobenega dvoma namreč ni, da je bil „12 M“ med najboljšimi avtomobili, ki jih je Ford kdaj izdelal. Zdrževal je odliko dobrih

avtov s prednjim pogonom: zelo udoben avto, ki se dobro drži ceste in je še posebno varen pozimi. Kupci pa „12 M“ niso preveč marali in po ameriški logiki taktat ne pomaga drugo, kot zamenjati model. Tako ugotovlja znani nemški tester Reinhard Seiffert: „Vsaka firma je suženj tistega kar v njej vidijo kupci. Od VW pričakujejo vedno enak avto, od Forda in Opla vedno novega!“ In tukaj je skrb za tiste resnice: model se da najlažje spremeniti, če je avto klasično zasnovan.

Taunus: staro je samo ime!

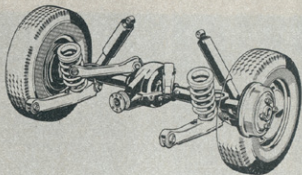
V okviru klasične zasnove pa taunus nikakor ne moremo očitati zastarelosti. (Čeprav bi že po imenu, ki so ga obnovili po štirih letih, lahko sklepali na starozitnost).

V mislih imam predvsem sodoben motor z odmično gredjo v glavi. Tukaj je nemški ford povsem presekal s tradicijo; saj je prej izdeloval te motorje z valji v obliki črke V.

In čeprav je bil motor starega forda 15 M svetovni prvak vzdržljivosti — če se prav spominjam je brez popravil (pa tudi brez ustavljanja) prevozil 340 000 km — je bilo zanj preveč prostora pod dolгим pokrovom novega modela. Štirivaljni motor V je zelo kratak — to pa je odlika le pri prednjem pogonu, da je več prostora za menjalnik in diferencial.

Vrstni motor se po pravilu lepše vrti kot motor V. K temu je Ford dodal še: sodobno obliko izgorevalnega prostora, prečni tok plinov (sesalni kanali in ventili so na desni strani motorja, izpuh pa na levi) in odmično gred v glavi, visoke vrtiljaje.

Odmično gred poganja zobati jermen, ki obenem vrti še razdelilnik in črpalko za olje. Takšen pogon odmične gredi inajo tudi sodobni Fiatovi motorji (prvi je



Izpopolnjena toga prema: vzmetenje in vodenje je ločeno.

bil „125“). Jermen teče zelo tiho in vzdrževanje, tako zagotavlja Ford, sploh ni.

Strgal sem korenček nemškemu inženirju, ki je vodja konstrukcijskega biroja v Londonu (Ford of Europe, pač): „Zdjaj bo pa pri Fordovih motorjih zaslužil celo Glas!“ (Ve se namreč, da je prva uporabila zobati jermen za pogon odmične gredi majhna, preminula tovarna Glas.)

Pa me je zavrnil: „Glas nima patenta! Plaćevati pa moramo nekaterim tovarnam zobatih jermenov, ki so s patenti zavarovala nadrobnosti!“

Z opisanimi značilnostmi sodobnega motorja, pa z zelo kratkim gibom batov in močno ročnično gredjo se Ford nič več ne boji visokih vrtiljajev in od tod tudi velika moč gibne prostornine: 1,3-litrski motor zmore 55 KM, 1,6-litrski 72, enak, toda navit motor, GT kar 88 KM!

Za malo denarja — ozke gume

Zraven novih motorjev ponuja ford v taunusu še stari šestvaljni motor V (dva litra, 90 KM pri 5000 vrtiljajih).

In želja po starem in dobrem gre celo tako daleč, da so Fordovi propagandisti izkopali za prednjo premo ime oplen, kar pomeni, naj prevedem mlajšim, voziček na ojah pri lojtrskem vozu. Gre za obese, in vzmeti volan (z zobato letvijo) in motor v eni enoti, ki jo skupaj sestavijo in jo na montažnem traku „en, dva, tri“ privijejo na karoserijo.

Toga prema ni več na listnatih vzmeteh, kot pri velikih fordih. Opira se na vijane vzmeti, vodijo pa jo kar štirje zvoledi: dve vzdolžni nihalki in dve poševni. Taktina prema se bolje drži ceste. Udobneja pa ni od najbolj preproste toge preme na listnatih vzmeteh, saj se prečni udarci, ki jih listi ublažje trdo prenašajo na karoserijo.

Na prednjih kolesih so kolutna zavore, na zadnjih pa bobnaste. Vsake ravna ločen zavorni krog.

Se reče, zadostno je rekli in ameriškim predpisom, da morajo imeti avto dva zavorna kroga. Pa to le niso dva dvokrožna za vore, saj ravna prednje zavore (veliko pomembnejše so) le er zavorni krog.

Taunusi z 1,6-litrskim motorjem (in seveda dvolitrski) inajo ojačevalnik zavorne moči. Le-ti inajo tudi kardansko gred iz dveh kosov.

Serijska obutev je bolj borna — vsaj na nemškem trzišču. (Kakšne bodo gume za izvoz, man uvoznik še ni povedal). Tako ima najmanjši taunus ozke gume 5,60–13. In tudi 1,6-litrska limuzina ima le navadne gume 6,45–13. Le za doplačilo se dobi pasaste 165 SR 13. Če se odločite za še širše in seveda boljše pasaste gume 175 SR 13, vam jih ponudijo na športnih platiščih.

Za malo denarja — malo pospeškov

Po zavutih ovinkih slabe ceste se podil taunus za taunusom. Seveda sem bil najbolj zadovoljen z bogatim, športno opremljenim kupejem, ki ga je pogajal 1,6-litrski motor GT. Pa ne le zato, ker mi je všeč z usnjem obločen volan in izjemno natančna prestavna ročica (lahkotne prestave so odlika vseh taunusov), ampak ker se na širokih gumah vozilo veliko bolje drži ceste.

Potem sem se preselil na sredo preskusnega poligona na ovalno prago z vbočnimi, dvignjenimi, paraboliranimi ovinki. Prav na vrhu ovinka lahko drvis 165 km na uro (ne po merilniku, ampak pravih!), ne da bi z rokami držal volan. Ob ravnih delih tega hitrostnega stadiona so široki betonski pasovi za nasilno zaviranje. Ko sem preskušal (z neumerjenim merilnikom hitrosti) pospeške in največjo hitrost, se je pokazalo, da so bila vozila za novinarje tako

Tehnični podatki

Manor spredaj, pogon zadaj

MOTOR

	1300	1600	1600 GT	2000
Valji	vredn. štiri/val/mi			8, V
Obina prostornina (kubik.)	1294	1593	1593	1998
Ymina (mm)	79,0	87,7	87,7	84,0
Gib (mm)	95,0	95,0	95,0	90,1
Ošmšna greš	v g l a v i			osrednja
Hlajenje vodno, litrov	6,5	6,5	6,5	7,8
Ulipnjaš	ford, padotočni		Weber, solex, dvajni	
Največja moč KM (DIN) pri vrt.	56-5500	72-5500	88-5700	90-5000
Največji navor kpm pri vrt.	9,2/3000	12,2/2000	12,7/4000	15,2/3000
Srednja hitrost bata (m/sek)	12,1	12,1	12,54	10,02
Ležaji na ročni gredi	5	5	5	4

PRENOS MOCI

Sklopka	enokoluzna suha z lamelno vzmetjo			
Menjalnik	štriptapenski, anhriniziran, po želji avtomatika Borgwarner			
Prestavne razmerje	I —	3,66:1	3,65:1	
	II —	2,18:1	1,97:1	
	III —	1,43:1	1,37:1	
	IV —	1,1	1,1	
	vzvrtno —	4,24:1	3,06:1	
Prestava v diferencialu		4,11:1	3,89:1	3,44:1

VOZILO:

Oblika limuzina, coupé in kombi -turnier.

OBESJE IN VZMETENJE

Prednja prema	posamične obese, dvojne prečne nihalke, hidravlični teleskopski blažilniki, vijačne vzmeti, modeli GT in GXL: prečni stabilizator
Zadnja prema	tote prirne na vijačnih vzmeteh in hidravličnih teleskopskih blažilnikih, dve vzdolžni nihalki in dve diagonali

VOLAN

Konstrukcija z zobato letvijo, prenos 18:7:1, varnostna os, obroč z dvema prečkama

ZAVORE

Konstrukcija spredaj kolotne, zadaj bobnaste, dvokrotne servo pri -1600-, -1600 GT- in -2000-

Ročna zavora

mehanična na zadnji kolesi

GUME

Dimenzije	5-60-13	8-45-13	175 XR 13	175 SR 13
	za doplačilo tudi: 175/70 HR 13			
Pratišče	4 1/2 x 13		5, 1/2 x 13	

MERE

Mecosna razdelja 2578 mm, kolotek 1422 mm. Dožljina limuzina in kupe 4276 mm, turnier 4369 mm. Višina limuzina 1370 mm, kupe 1341 mm, turnier 1393 mm.

TEŽE

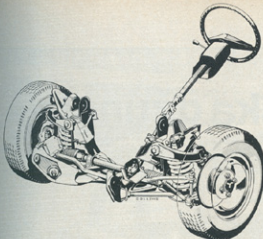
Teža praznega vozila (v oklopuj za štiri vrata) limuzina 1300, 950 (975) kg, kupe 965 kg, turnier 1042 kg, limuzina 1600, 965 (990) kg, kupe 980 kg, turnier 1055 kg, limuzina 1600 GT, 965 (1000) kg, kupe 1010 kg, limuzina 2000, 1005 (1000) kg, kupe 1070 kg. Dovoljena obremenitev: limuzina 1300, 435 (410) kg, limuzina 1600, 450 (425) kg, limuzina 2000, 450 (425) kg.

OPREMA

Z motorjem 1300 se dobe: limuzina, kupe in kombi s standardno opremo, z opremo „L“ in „XL“ — za vse te modele se dobi po želji tudi motor 1600. Z motorjem 1600 GT se dobi: limuzina ali kupe z opremo GT in GXL, po želji za te modele tudi motor 2000. Skupaj 34 modelov.

ZMOGLJIVOSTI

	135	150	162	163
Največja hitrost km/h	135	150	162	163
Posepekli: 0 do 100 km/h (sek)	22,2	16,1	13,6	13,6



Naslednik „12 M“, novi taunus, nima več McPhersonovih nog.

dobro pripravljena, da so — tako sem se prepričal, ko sem hitrosti preveril tudi z merilnikom vrtljajev — celo bolje potegnila, kot obetajo tovarniški podatki.

(Taunus 1300: največja hitrost 135 km na uro, od 0 do 100 km na uro 22,2 sekunde; „1600“: 150, 16,1; „1600 GT“: 162, 13,6; „2000“: 163, 13,6). Celotestavaljni taunus s samodejnim menjalnikom je dosegel hitrost 160 km na uro.

Motorji se posebej prepričajo z minim tekom. Moči pa bi si pri „1300“ in navadnem „1600“ želel več! Še posebej „1300“, ki ga poganja navaden bencin, je avto za naslednje šoferje, pravi nadomestek nekdanjega forda 12 M. Za sodoben promet (pa še v tem razredu) je preslaboten.

Od standarda do »GXL«

Najbolj prepričljiv dokaz za to, je tole: Po treh urah voženj na Fordovem poligonu so nam za 350 kilometrov dolgo potovanje — malica v Belgiji, kosilo v Luxemburgu in večerja na Nizozemskem ponudili katerikoli taunus si srec poželi. „1300“ so vsi ostali v Lommel... S kolegom s Portugalske sva se dogovorila, da bova po 150 kilometrih zamenjala limuzini, ki sva ju izbrala: „1600“ in „1600 GT“. „GT“ je bil še posebej opremljen: postavljali se je z napisom GXL.

Da ne bi hvalil le najboljši bogatejši, na kratko povem, kakšni so paketi opreme! (Marsikaj bom seveda spustil, saj je popoln neznan opreme, ki je na voljo, dolg deset tipičnih strani.) Standardni taunus so tako skromno opremljeni, da velja kupiti najmanj paket L: preproge, brizgalko, luč za vzvratno vožnjo, številne okraske. Bogatejša je oprema XL: ležalniki, zvočna zadnja klop, ogrevanje zadnje šipe, zadnja okna se izkrmajo. Za športnike je oprema GT (merilnik hitrosti, ura in konzola pod armaturno ploščo z

merilniki goriva, napetosti, pritiska olja in temperature vode. „Moj taunus GL je imel poleg opreme XL še sportna platišča, streho prevlečeno z umetnim usnjem in dvoglasno trobljo.

Res je, pa ne povsem

Kmalu za Lommelom se je novinarska kolona razkropila na široki avtomobilski cesti. Vozil sem kolikor je zmogel motor, pa sta zbornika četrte prestave, tako „škrbasta“, da ostane tudi pri resnični hitrosti 160 km na uro kazalec na merilniku vrtljajev daleč nad rdečim poljem, ki se začne pri 6500. (Pri 160 km na uro se vrtil motor GT s 5700 vrtljaji v minuti, motor navadnega „1600“ pa pri 150 km na uro s 5300 vrtljaji).

Odlika natančno vodene toge preme je, da tudi pri največji hitrosti ni treba popravljalni smer vozila, kar moti pri fordih z listnatimi vzmetmi.

Potem so bile na vrsti slabše, z grobimi kockami tlakovane belgijske in luksemburške ceste. V ovinkih je treba taunusu precej dodajati volan.

Je pa v serpentinah zelo všeč „dolga“ druga prestava, ki pri „GT“ seže do 100 km na uro (po merilniku hitrosti) in pri „1600“ do 90.

Voznik se taunusa zelo hitro navadi. Tako zelo, da bi se preneli, če bi povedal vse, kar ta čas sodim o Fordovem novincu. Izčrpen test — novembra dobimo taunus 1600 v natančno preskušnje — bo odgovoril na vprašanja, ki jim ta čas še ne vem zanesljivega odgovora.

Prezgodaj bi bilo, ko bi v dobri vrsti hvalil preveč. Navsezadnje na letalu nisem zastojal broj „Novi ameriški kredo“ — „verjame, da tajnica, ki pride dva dni zapovrstjo v službo enako oblečena, ni prespala doma!“ Pa ne povsem...