

Ford Taunus 1600 XL

Rheingold



Acht Jahre lang baute Ford den 12 M mit Frontantrieb und V 4-Motor, und acht Jahre lang hatte dieses nach einem völlig neuen Konzept entwickelte Auto, das erst auf die interne Typenbezeichnung P 4 und später, mit anderer Karosserie, auf P 6 hörte, Gelegenheit, auszureifen und besser zu werden. Die Früchte dieser Reifeperiode, die den Alt-12 M vor allem im Motor kultivierter und in der Lenkung direkter machte, blieben nicht aus: Leute, die sich für einen solchen Ford entschieden, waren zumindest in den letzten Jahren seiner knapp zehnjährigen Geschichte zufriedene Fahrer, denn nach Beseitigung anfänglichen Ärgers gab es nur noch selten gravierenden Kummer. Auch das damals so neue Konzept, das angetriebene Vorderräder vorsah, erwies sich als richtig. 12 M-Fahrer waren teilweise passionierte Vertreter dieser Antriebsart — und das nicht ohne Grund: Kaum ein anderes deutsches Auto dieser Preis- und Hubraumklasse garantierte solch gute Wintereigenschaften und solch ordentlichen Komfort. Trotz dieser positiven Merkmale blieb dem 12 M ein echter Durchbruch versagt. Er verkaufte sich zwar gut, aber ebenso war klar, daß sich der durchschnittliche Konsument lieber zum Kadett von Opel wandte oder einfach weiter VW fuhr. Der Grund, weshalb das so war, lag in bloßer Äußerlichkeit, denn ein schönes Auto war der 12 M nie — ganz besonders nicht in der bis zuletzt gebauten Fassung. Das P 6-Modell, daß 1966 auf den Markt kam, wirkte mit seinen schwulstigen Formen, dem häßlichen Kühlergrill und der hohen Gürtellinie unerfreulich und wenig zeitgemäß, und es gab nicht wenige Leute, die nach seinem Erscheinen der Meinung waren, der Vorgänger habe besser ausgesehen. Tatsächlich krankte der P 6 an der Karosserie, die zwar geräumig und komfortabel, aber eben sehr bieder war. Und kein Wunder, daß das im Automobilbau so geschätzte gute Image ausblieb; der 12 M-Fahrer wirkte in der Verallgemeinerung immer schlafmützig, desinteressiert und schaltfaul, was zumal die jugendliche Klientel häufig abschreckte.

Auch bei Ford in Köln wurde mehr und mehr klar, was diesem Auto fehlte: Eine ansprechende Linienführung. Bei Ford tat man freilich noch ein übriges, indem man den Nachfolger gleich mit einem neuen Motor und wieder einer angetriebenen Hinterachse versah. Und auch der Name, der nie begeisternd geklungen hatte, wurde erneuert; man erinnerte sich wieder an jenes deutsche Mittelgebirge, das schon einmal Modell gestanden hatte, und nannte das neue Modell Taunus.

Karosserie: Hauch von Mustang

Da der mäßige Verkaufserfolg des Vorgänger-Typs die Notwendigkeit einer ansprechenden Linienführung mit aller Deutlichkeit klagemacht hatte, verwandten die Ford-Stylisten auf diesen Punkt allergrößte Aufmerksamkeit. Das formale Rezept (und die Richtigkeit dieses Rezepts) war ohnehin gegeben — dafür hatte der bestens verkäufliche Capri gesorgt, mit langer Motorhaube und relativ kurzem Heck. Der Taunus ist in den Proportionen ganz ähnlich, was besonders deutlich wird, wenn man ihn

Vorzüge

- Ansprechende Karosserieform
- Großer Innenraum
- Gute Ausstattung (XL und GXL)

Nachteile

- Lauter, nur durchschnittlich leistungsfähiger Motor (72 PS)
- Schlechter Gesamtkomfort
- Getriebegeräusche bei Schubetrieb
- Fading-empfindliche Bremsen

genau von der Seite betrachtet: Er gleicht nicht nur dem Capri, sondern mehr noch jenem amerikanischen Verkaufsschlager Mustang, dessen Linie schon beim Entwurf des Capri als Anregung diente. Jenseits von geschmacklichen Überlegungen muß man zugeben, daß der Taunus in dieser Form eine klare Linienführung vorzuweisen hat und gut aussieht, zumal er ein breites und relativ niedriges Auto ist. Mit einer Höhe von 1,37 Meter unterbietet er den erfolglosen Vorgänger zwar nur um drei

Zentimeter, aber man hat dennoch den Eindruck, einen sehr flachen Gegenstand vor sich zu haben. Vorbei ist auch der Eindruck der Ärmlichkeit, der dem Vorgänger noch anhaftete: Schon die Einfach-Version mit 1,3 Liter-Motor wirkt in gewisser Weise repräsentativ, was um so mehr für die besser ausgestatteten XL- und GT-Typen gilt. Daran ist die im Kühlergrill bereits serienmäßig eingebaute Knudsen-Nase, Stil-Element des ehemaligen Ford-Präsidenten, nicht ganz unschuldig; sie ist zwar völlig überflüssig, unterstreicht aber gleichzeitig, da an exponierter Stelle liegend, die Novität des neuesten Ford-Produktes. Im Innenraum bietet der Taunus von den Abmessungen her genau das, was man von einem Mittelklasse-Auto erwartet. Es gibt ausreichend Platz für vier bis fünf Leute, und man kann nicht behaupten, daß die Karosserie nur optisch wirkungsvoll sein sollte. Zugeständnisse an die Harmonie der Linie muß man nur machen, was die Sichtverhältnisse betrifft: Zwar verfügt auch der Taunus über eine vergleichsweise niedrige Gürtellinie, die für große Fensterflächen Sorge trägt, doch ist durch den sehr breit verlaufenden hinteren Dachsteg eine merkbare Sichtbehinderung nach schräg hinten gegeben, die das Einparken erschwert. Einen guten Eindruck hinterließen die Sitze, die sich durch eine ungewöhnlich groß geratene Bein- und eine sehr körper-sympathische Statur auszeichnen. Man sitzt sehr bequem und mit gutem Halt im Taunus — auch auf längeren Strecken. Damit ist allerdings der positive Eindruck weitgehend erschöpft, denn im übrigen kommt das Gefühl auf, daß Styling vor praktischem Nutzwert rangierte. Ein gutes Beispiel dafür ist das Armaturenbrett, das zugunsten einer sehr hoch verlaufenden oberen Kante ziemlich versenkt platziert wurde und diesen Nachteil auch nicht durch gut ablesbare Instrumente wettmachen kann. Im 1600 XL, den auto motor und sport fuhr, gibt es drei Rund-Uhren, von denen eine als Kombi-Gerät mit Anzeigeskalen für Tankinhalt und Wassertemperatur

ausgebildet ist. Speziell hier sieht es mit der Ablesbarkeit besonders ungünstig aus: Die Anzeige-Nadeln fielen aus unerfindlichen Gründen so winzig aus, daß man sie nur nach angestrengter Betrachtung ausmachen kann — kaum aber dann, wenn es — bei plötzlich ansteigender Motor-Temperatur beispielsweise — wirklich nötig ist. Die Schalter für Licht und Scheibenwischer wurden ebenfalls nur geschönt; sie befinden sich am Armaturenbrett, was gemessen an den besseren Lösungen, die sich schon teilweise eingebürgert haben, unpraktisch ist. Ebenso ungeschickt fiel der Bedienungsknopf für die Hupe aus, die sich nur durch Druck auf den Blinkerhebel in Aktion setzen läßt. Gut liegen dagegen Handbremse und Schalthebel zur Hand; man trennte sich von der umständlich zu bedienenden Stock-Handbremse und verlegte den Feststell-Mechanismus zwischen die vorderen Sitze. Der Ausstattungsstil im Taunus XL ist von den Gesetzen der Großserie und vom allgemein vorherrschenden Publikumsgeschmack geprägt. So überwiegt die in Kunststoff gehaltene Imitation, die auf dem Armaturenbrett feines Holz und an den Seitenverkleidungen der Türen Leder-Steppnähte suggeriert. Die Verarbeitung machte noch keinen optimalen Eindruck, aber da wird die anrollende Serien-Routine zweifellos noch für Besserung sorgen.

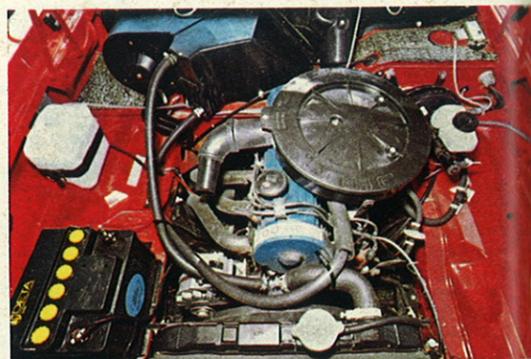
Motor: wieder in Reihe

Daß der Taunus ein völlig neu entwickeltes Auto ist, das sich nicht auf bereits vorhandene Basis-Elemente stützt, beweist auch der 1,6 Liter große Vierzylinder, den es in zwei Leistungsstufen, mit 72 und 88 PS, zu kaufen gibt. Nötig wäre dieser Reihen-Vierzylinder nicht gewesen, denn die V 4-Motoren, die jetzt nur noch im 17 M und im Capri weiterleben, haben sich im Laufe der Zeit zu sehr ausgereiften und langlebigen Triebwerken entwickelt. Aber immerhin: Auch den neuen Antrieb gab es schon, entwickelt und mit etwas mehr Hubraum versehen (zwei Liter) für den ame-



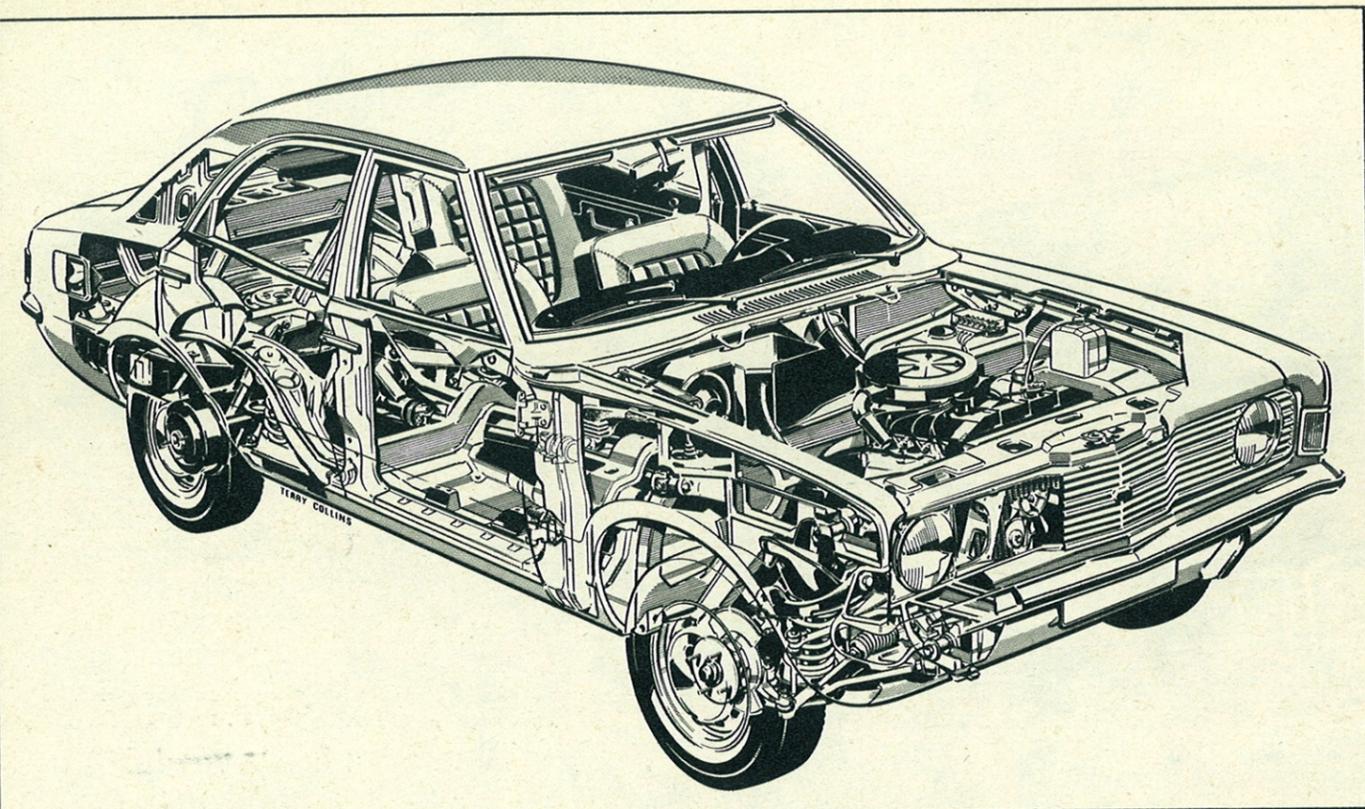
Der 1,6 Liter große Reihen-Vierzylinder ist in zwei Versionen, mit 72 und 88 PS, lieferbar. Die im Foto gezeigte stärkere Ausführung, die im GT-Modell serienmäßig ist, bezieht ihr Gemisch durch einen Weber-Registervergaser mit Startautomatik. Der Antrieb der obenliegenden Nockenwelle erfolgt durch Zahnriemen.

FOTOS: WEITMANN



Der GT unterscheidet sich von den einfacheren Modellen vor allem durch reichhaltigere Ausstattung. Serienmäßig sind hier beispielsweise Sitzlehnen mit Nackenstützen, Drehzahlmesser, Instrumentenkonsolle und Sportfelgen. Die Platzverhältnisse im Innenraum garantieren ausreichenden Raum für vier Personen; der Kofferraum ist nur durchschnittlich groß.





test
auto
motor
sport

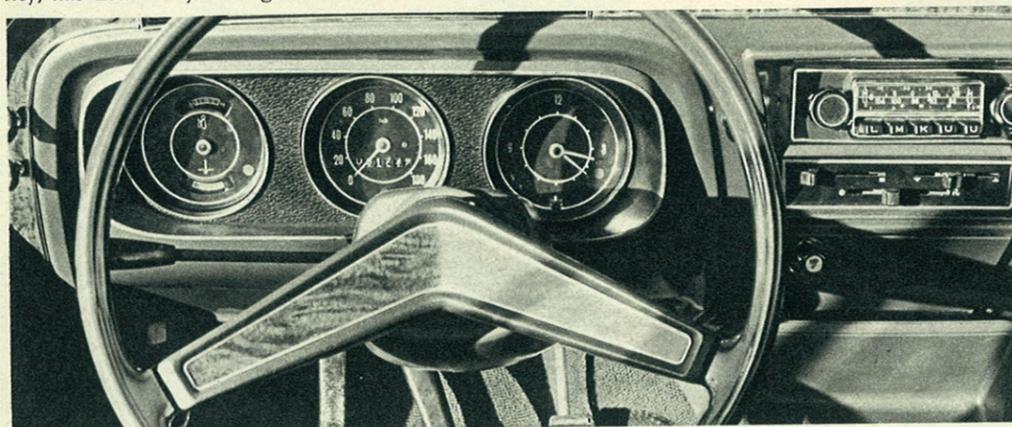
Ford Taunus 1600

Der neue Taunus ist ein konventionell gebautes Auto mit vornliegendem Motor und angetriebenen Hinterrädern (oben). Das Armaturenbrett (im Bild die XL-Ausführung) liegt ziemlich tief, das Lenkrad fiel vergleichsweise klein aus. Sehr gut liegt der Mittelschalthebel zur Hand.

Der neue Taunus ist ein konventionell gebautes Auto mit vornliegendem Motor und angetriebenen Hinterrädern (oben). Das Armaturenbrett (im Bild die XL-Ausführung) liegt ziemlich tief, das Lenkrad fiel vergleichsweise klein aus. Sehr gut liegt der Mittelschalthebel zur Hand.

und einem Hub von nur 66 mm ist ein stark überquadratisches Verhältnis gegeben und gleichzeitig die Garantie für niedrige Kolbengeschwindigkeiten. Eine weitere Modernität besteht in der durch Zahnriemen angetriebenen oberliegenden Nockenwelle, die es beim V4-Motor nicht gibt. Speziell dieses Konstruktionsdetail war es wohl auch, das die Ford-Verantwortlichen zum Pinto-Motor greifen ließ, denn man weiß, daß sich oberliegende Nockenwellen gut verkaufen lassen. Mit dem effektiven Nutzen muß es nicht immer genauso gut bestellt sein: Mo-

derne Stoßstangen-Maschinen erreichen die in der Mittelklasse üblichen Drehzahlen ebenfalls oder liegen — je nach Auslegung — sogar darüber. So darf man sich, was den neuen OHC-Antrieb betrifft, keinen Illusionen hingeben, denn was an Drehfreude und Laufkultur geboten wird, ist bestenfalls guter Durchschnitt. Dies gilt auch für die 72 PS starke 1,6 Liter-Ausführung, die weder in der Leistungsfähigkeit noch in der Art der PS-Entfaltung zu beeindrucken vermochte. Der Testwagen von auto motor und sport erreichte



Ritt über
sonnendurchflutete
Tabakfelder.
Gespräch mit
den Farmern.
Morgeninspektions-
Tagesplanung.

Und weiter, weiter mit der Morgensonne.
Damit die Ernte wieder
gut wird, sonnenreif
und mild.

Die beste Auslese für Ihre Cigarette. Ernte 23.

Von höchster Reinheit



Ford Taunus 1600

erade eine Höchstgeschwindigkeit von 148 km/h, was in Betracht der sportlichen Motorauslegung als bescheiden gelten kann. Erschwerend kommt hinzu, daß der neue Vierzylinder in den unteren Drehzahl-Regionen ziemlich kraftlos wirkt und zur flotteren Gangart häufigen Schalthebelgebrauch verlangt. Diese Voraussetzung wird allerdings durch das über einen Mittelschalthebel hervorragend benutzbare Getriebe bestens erleichtert — die Schaltführung ist, ähnlich wie im Escort, von kaum zu übertreffender Präzision und animiert zu intensivem Gebrauch. Dennoch ist auch das kein Genuß ohne Reue: Das Getriebe selbst arbeitete vor allem im Schub-

betrieb deutlich hörbar, und auch der Motor wurde oberhalb von 5000 U/min unangenehm laut. Speziell was die Laufkultur betrifft, enttäuschte der Taunus-Motor — der ursprünglich so rauhe und unkultivierte V 4 kann es heute besser.

Erfreulich war indessen die Wirtschaftlichkeit des Taunus-Triebwerks; selbst häufiges Ausnutzen des gebotenen Drehvermögens trieb die Verbrauchsziffern nicht nennenswert über 12 Liter Superbenzin pro 100 km, und wenn man sich mit vorwiegendem Teillast-Betrieb begnügte, konnten Werte unter 10 Liter registriert werden. Dank gut funktionierender Startautomatik gab es auch in kaltem Zustand

nie Ärger; der Taunus sprang immer während der ersten Schlüsseldrehung an und lief auf der Stelle rund. Die insgesamt geringen Verbrauchswerte sorgen zusammen mit einem Tankinhalt von 54 Litern für einen erfreulich großen Aktionsradius von rund 500 Kilometern. Man muß mit dem Taunus nur selten zur Zapfsäule, zumal auch der im Testbetrieb registrierte geringe Ölverbrauch des 1,6 Liter-Motors nicht zu ständigem Nachfüllen zwingt. Diese Argumente galten freilich für das V4-Triebwerk ebenso — eine deutliche Verbesserung ist auch hier nicht gegeben.

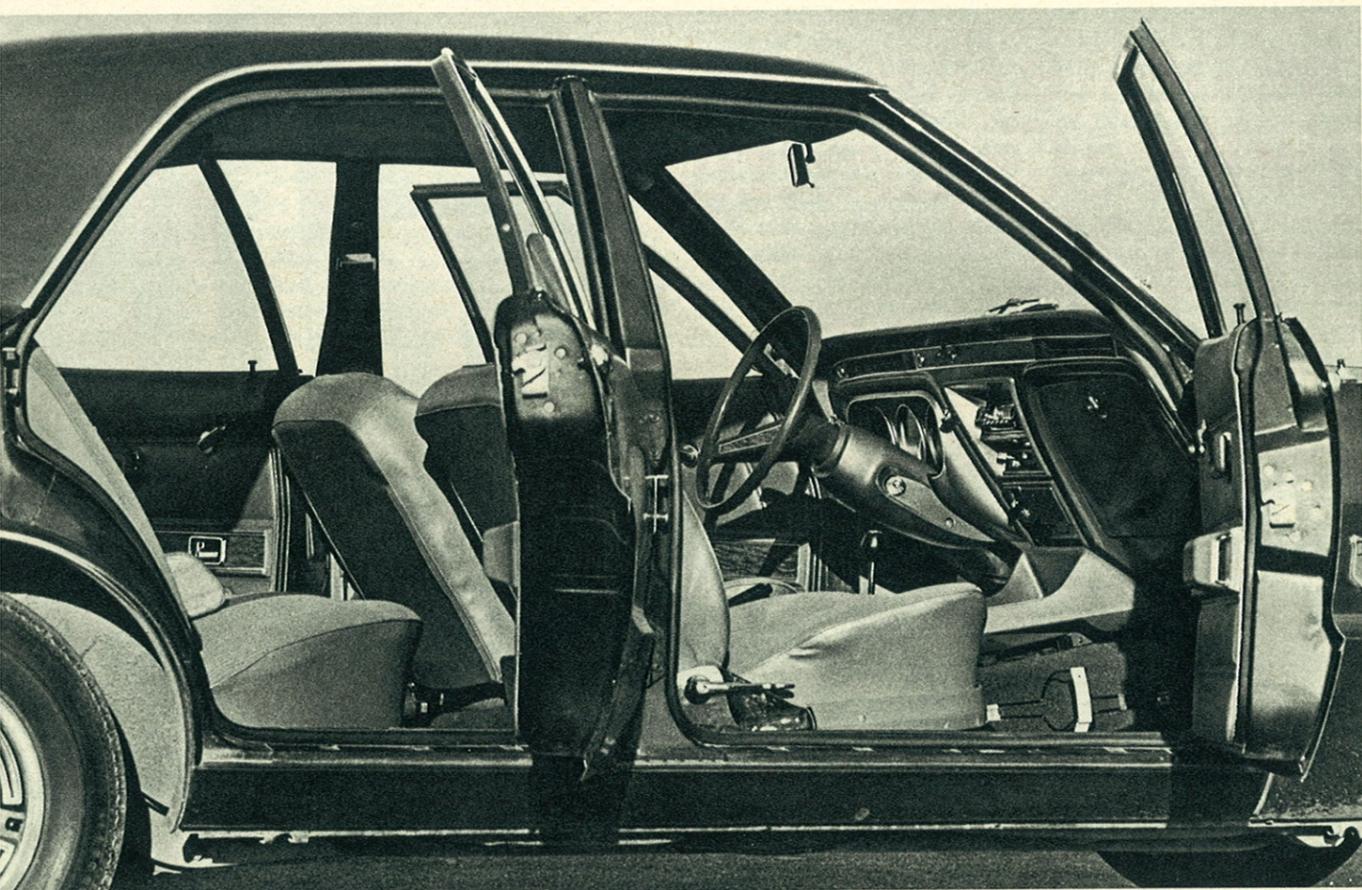
Fahrwerk: Antrieb nach hinten

Als Ford 1962 beim 12M den Frontantrieb einführte, war dies keine effektive Neuigkeit, aber es war dennoch für eine Automobilfabrik wie Ford ein sehr ungewöhnlicher Schritt. Denn bis zu jenem Zeitpunkt kannte das amerikanische Mammut-Unternehmen nur die sogenannte Standard-Bau-

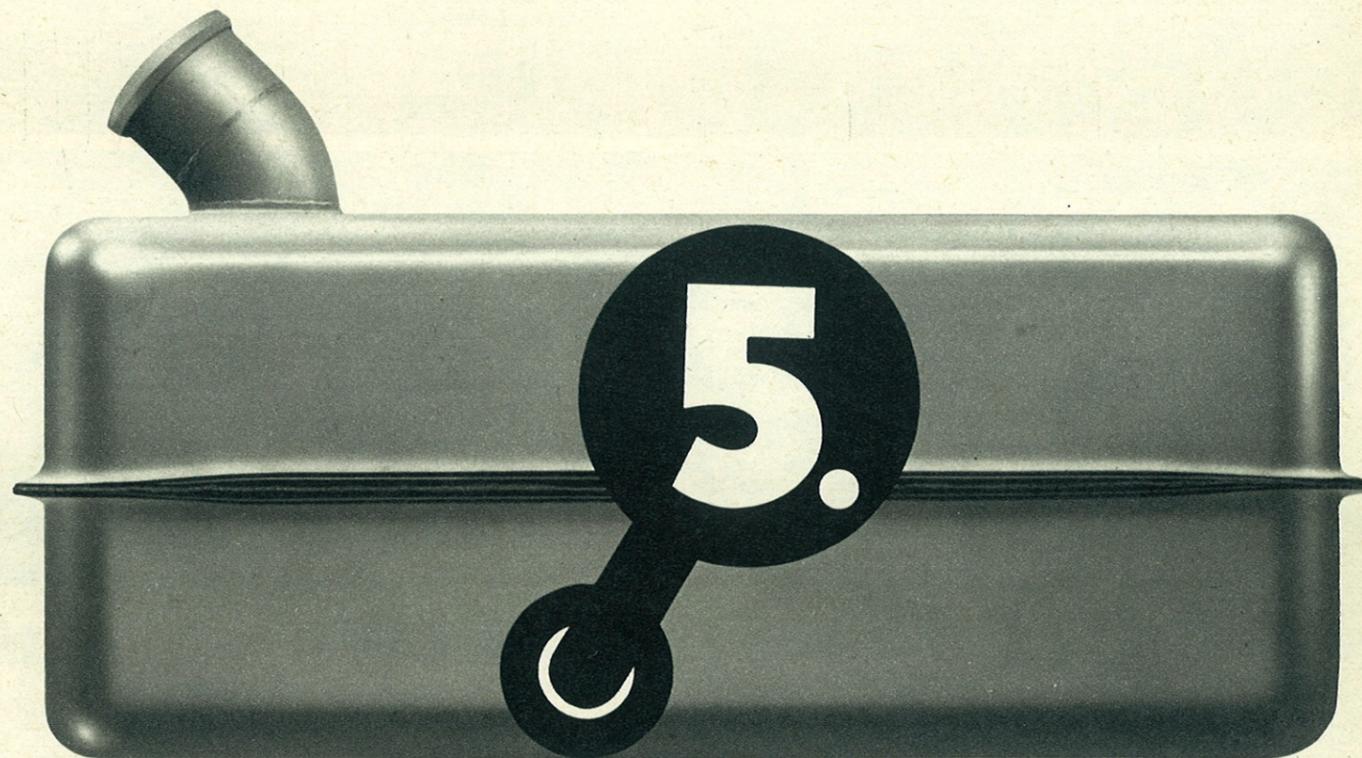
weise mit vornliegendem Motor und angetriebenen Hinterrädern. Mit dem Taunus ist man nun zu dem bis dato allein vorherrschenden System zurückgekehrt — wer weiterhin Lust auf einen frontgetriebenen Ford verspürt, kann seinen Bedarf nur noch auf dem Gebrauchtwagen-Markt befriedigen.

Die Rückkehr zur alten Gewohnheit hat für das Werk effektive Vorzüge: Man kann die Produktionseinrichtungen straffen und dadurch rationaler herstellen, was immer dann von großer Bedeutung ist, wenn es um erhebliche Stückzahlen geht. Der Taunus präsentiert sich also unter dem Blech ganz konventionell — wenn auch modifiziert: Die hintere Starrachse, die Ford weiterhin verwendet, federt nicht mehr mit altmodischen Halbelliptikfedern, sondern mit Schraubenfedern, außerdem nehmen zwei Längslenker die anfallenden Schub- und Bremskräfte auf, während sich zwei am Differential montierte Diagonalstreben vorzugsweise mit den auftretenden Seitenkräften abzugeben haben. An

Die Türen zeichnen sich durch weite Öffnungswinkel aus; wer vier Türen haben will, muß Aufpreis zahlen.



Der 5. Gang kommt aus dem Tank!



BP mit Vergaser-Wirkstoff
Super Volle PS.
Mehr km.



Ford Taunus 1600

der Vorderachse verschwanden die noch beim 17M verwendeten Federbeine; die Neukonstruktion bescherte eine Achse alter und bewährter Schule mit doppelten Dreiecks-Querlenkern und Zugstreben, die bei der GT- und GXL-Version zur Unterstützung Querstabilisatoren bekamen.

In der Praxis zeigt sich freilich, daß die neue Bodengruppe zwar für gute Fahrsicherheit, nicht aber für guten Komfort Sorge trägt. Der Taunus ist leider ein sehr hartes und unkomfortables Auto, das auf schlechten Straßen deutlich mehr Stöße offeriert, als es beispielsweise Fahrer eines alten 12M gewohnt waren. Dabei ist es auch ziemlich gleichgültig, ob die Bodenwellen in kurzer oder langer Reihenfolge auf den Taunus einwirken, denn in praktisch allen Bereichen, eingeschlossen den Abrollkomfort bei sehr langsamer Fahrt (Stadtverkehr), entsteht der Eindruck, ein in der Federung kaum abgestimmtes Auto zu bewegen. Offensichtlich verlegte man die Akzente ganz auf Fahrsicherheit, wozu man allerdings sagen muß, daß es Autos gibt, die beides haben — Komfort und Straßenlage.

Der Komfort-Eindruck wird neben dem lauten Motor auch durch zahlreiche Karosserie-Geräusche getrübt, die sicherlich im Laufe der Zeit in der Serie verringert werden, aber beim Testwagen in zahlreicher Form vorhanden waren. Zumal auf Kopfsteinpflaster reagierte der mit Gürtelreifen bestückte Taunus äußerst empfindlich und hielt mit Dröhn-Geräuschen aller Art nicht hinter dem Berg. So kommt es, daß man dem neuen Ford momentan noch die Fähigkeit absprechen muß, ein guter Reisewagen zu sein — in dieser Beziehung gibt es selbst in unteren Preis- und PS-Klassen Besseres.

Untadelig ist dagegen die Straßenlage. Der Taunus verfügt über ordentliche Geradeauslauf-Eigenschaften, und er ist auch bei schneller Kurvenfahrt ein sympathisches und das Gefühl der Sicherheit vermittelndes Auto. Dem Zug der Zeit folgend gibt sich auch dieses Auto in schnell gefahrenen Biegungen anfangs untersteuernd und wechselt dann, unter gleichzeitiger Belastung der angetriebenen Hinterräder, in eine angenehm breite, neutrale Phase, die auch von ungeübten Piloten leicht beherrscht wird. Noch schnelleres Fahren ist sinnlos und wird gleich vereitelt: Über alle vier Räder schiebend bremsst sich der Taunus in harmloser Form von selbst ab. Die Lenkung erfordert bei derartigen Situationen recht hohe Haltekräfte, die fast an einen Fronttriebler erinnern. Im übrigen funktioniert sie exakt und ausreichend leichtgängig — allenfalls beim Rangieren taucht gelegentlich der Wunsch nach Servo-Unterstützung auf. Weniger gut gefielen die Bremsen, die ab 72 PS Motorleistung serienmäßig mit Servo arbeiten: Schon nach vergleichsweise kurzer Belastung zeigten sich an den vorderen Scheiben erste Rauchwolken und anschließendes Fading.

□

Ford hat mit dem Taunus viel vor, denn es ist keine Frage, daß er nicht nur für ehemalige 12 M-Fahrer auf Band gelegt wurde. Im Gegenteil versuchte man auch über die offensichtlich immer noch mit viel Mythos umgebene Hubraumziffer 1600 eine neue Klasse aufzutun, die deutlich über den erwachsen gewordenen Elfhundertern liegt und sich kaum unter der immer hubraumstärker gewordenen echten Mittelklasse befindet. Und es ist wohl nicht zu viel Prophezei, wenn man

FORTSETZUNG AUF SEITE 72

Resultate

Ford Taunus 1600 XL

Karosserie

Gut proportionierte Karosserie mit großem Platzangebot für vier bis fünf Personen. Ausreichend großer Kofferraum (328 Liter Inhalt nach auto motor und sport-Norm), gute Zugänglichkeit.

Ausstattung

Magere Grundausstattung, XL- oder GT-Ausstattung empfehlenswert. Wichtige Zutaten, beim XL serienmäßig: Abblendbarer Innenspiegel, Ausstellfenster hinten, Liegesitze mit Höhenverstellung, heizbare Heckscheibe, Drehstromlichtmaschine.

Bedienung

Unübersichtliche Instrumente, nicht optimal angeordnete Bedienungsschalter.

Kraftübertragung

Gut synchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschalthebel. Sehr gute Schalt-Exaktheit, Getriebeautomatik auf Wunsch (1,6 Liter-Motor).

Motor

Nicht sehr kultiviert laufender Vierzylinder-Motor mit ausreichendem Drehvermögen, Neigung zu Vibrationen und Dröhngeräuschen. Serienmäßig Startautomatik.

Fahrleistungen

Ausreichende Beschleunigungsleistungen, mäßige Höchstgeschwindigkeit (148 km/h). Nur durchschnittliche Elastizität.

Verbrauch

Günstiger Benzinverbrauch (Super) bei allen Betriebsbedingungen. Maximalwerte bei scharfer Fahrweise nur bis etwa 13 Liter/100 km.

Fahreigenschaften

Gutmütige Fahreigenschaften. In schnell gefahrenen Kurven Neigung zum Untersteuern.

Fahrkomfort

Schlechter Gesamt-Komfort durch ungenügend abgestimmte Federung. Insgesamt harte Federungscharakteristik, schlechtes Schluckvermögen auf langen und kurzen Bodenwellen. Höher Geräuschpegel durch lauten Motor und Windgeräusche der Karosserie.

Lenkung

Exakte, aber nicht ganz leichtgängige Lenkung. Fahrbahnstöße praktisch nicht spürbar.

Bremsen

Gemischte Bremsanlage mit Scheiben vorn und Trommeln hinten. Schon bei mittelstarker Belastung nachlassende Bremswirkung.



Ford Taunus 1600 XL

Technische Daten und Meßwerte

Ford Taunus 1600 XL

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 87,65 x 66,0 mm, Hubraum 1576 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,2:1, Leistung 72 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 45,7 PS/Liter, maximales Drehmoment 12,0 mkg bei 2700 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) 12,1 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3600 U/min) 7,9 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Zahnriemen, Ventilbetätigung über Schleppebel, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 6,5 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor mit Filter 3,5 Liter, 1 Ford Fallstromvergaser mit Startautomatik, mechanische Kraftstoffpumpe, 54 Liter-tank im Heck, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,65 (14,20), II. 1,97 (7,66), III. 1,37 (5,33), IV. 1,0 (3,89), R. 3,66 (14,23), Achsantrieb 3,89.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Zugstreben, hinten Starrachse an Länglenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Zweikreisssystem, Bremskraftverstärker, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4 1/2 J x 13, Reifen 6.45-13 (auf Wunsch Gürtelreifen 165 SR 13).

ABMESSUNGEN

Radstand 2578 mm, Spur 1422/1422 mm, Außenmaße 4267 x 1701 x 1370 mm, Innenbreite vorn 1390 mm, hinten 1390 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 910 mm, hinten 890 mm, Sitztiefe vorn 510 mm, hinten 510 mm, Knieraum hinten 160-230 mm, Wendekreis links 11,1 m, rechts 10,8 m, 3 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1020 kg (davon Vorderachse 550 kg, Hinterachse 470 kg, Gewichtsverteilung 53,9:46,1), zulässiges Gesamtgewicht 1415 kg, Zuladung 395 kg, Personenindexzahl 4,6, zulässige Anhängelast gebremst 890 kg, ungebremst 520 kg, zulässige Dachlast 75 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 14,2 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 18,9 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 148 km/h (entsprechende Drehzahl 5350 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h	3,6 s
0 bis 60 km/h	6,7 s
0 bis 80 km/h	10,2 s
0 bis 100 km/h	16,0 s
0 bis 120 km/h	24,4 s
0 bis 140 km/h	41,5 s
1 km mit stehendem Start	36,7 s

Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h):

40 bis 60 km/h	6,1 s
40 bis 80 km/h	12,6 s
40 bis 100 km/h	21,5 s
40 bis 120 km/h	43,0 s
1 km ab 40 km/h	38,8 s

Geschwindigkeitsbereiche:

I. Gang	bis 46 km/h
II. Gang	13 bis 86 km/h

III. Gang	20 bis 124 km/h
IV. Gang	29 bis 170 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	54 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	69 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	77 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	79 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	82 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin	
Autobahn Schnitt ca. 115 km/h	9,9 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 135 km/h	13,7 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 65 km/h	10,2 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 80 km/h	13,4 L/100 km
Kurzstrecke	10,5-12,5 L/100 km
Testverbrauch	11,9 L/100 km

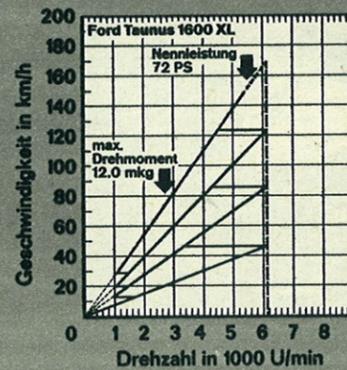
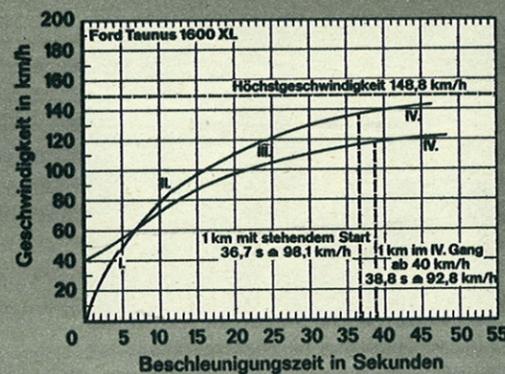
WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km

PREISE

Limousine viertürig XL (72 PS) DM	8 206.—
Schweiz:	
Limousine viertürig XL (72 PS) sfr	10 710.—
Österreich:	
Limousine viertürig XL (72 PS) öS	66 700.—

Hersteller: Fordwerke AG., Köln.



behauptet, daß sich der Taunus mehr als sein Vorgänger an die schon anspruchsvollere Kundschaft und nicht direkt an ärmliche Leute wenden soll — zumal er wohl in der Mehrzahl mit 1,6 Liter-Motor gekauft werden dürfte. In dieser neuen Klasse, an der sich Erzfeind Opel mit dem

Ascona beteiligt und in der Autos wie BMW 1600 oder Renault 16 längst einen festen Platz haben, bietet der Taunus für das Auge viel. Viele übrigen Eigenschaften verlangen ein ausführliches Reife-Programm — das Rheingold entpuppt sich im Augenblick noch als Dublee. Klaus Westrup

Wenn Sie meinen,
Bier ist Bier,
dann trinken Sie
irgendeins.

Aber irgendwann werden auch Sie der Beck's-Versuchung nicht mehr widerstehen können.

