

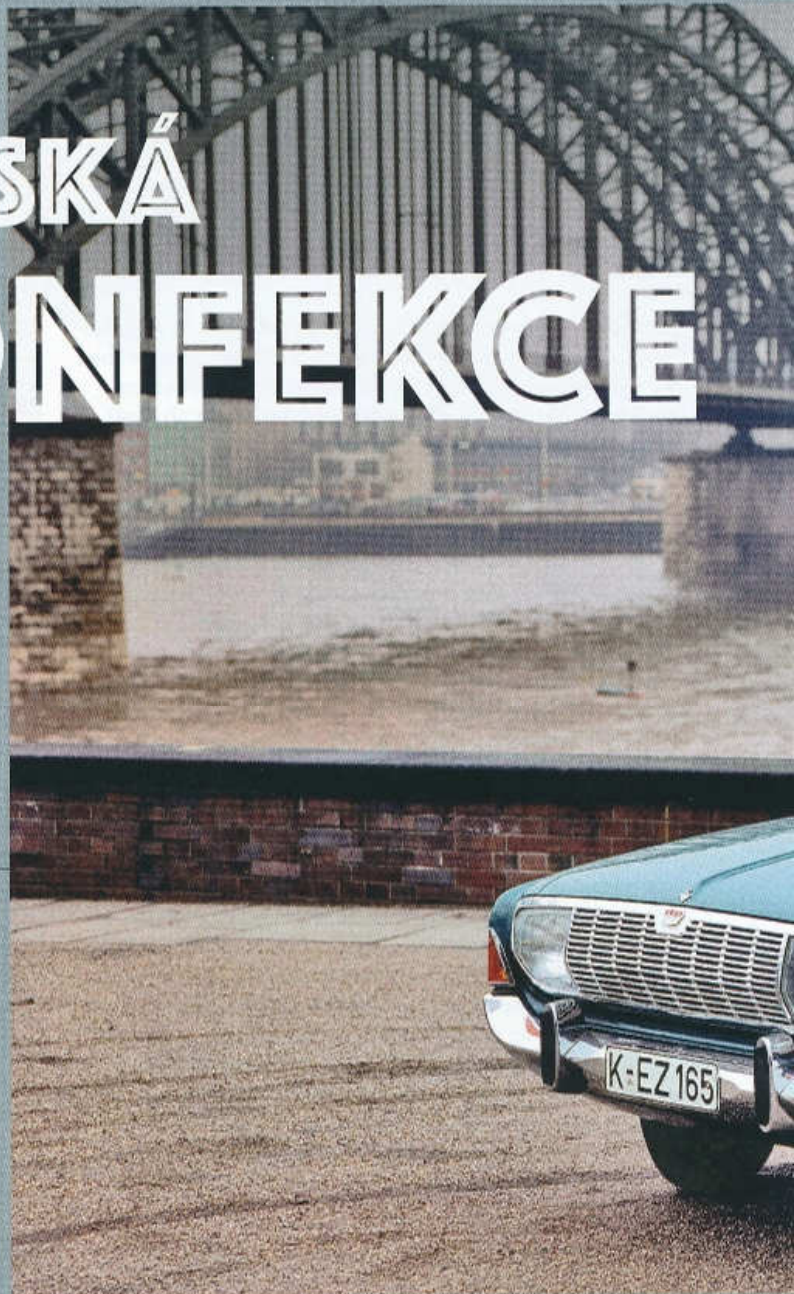
➤ KOLÍNSKÁ KONFEKCE

2000
1990
1980
1970
1960
1950
1940
1930
1920
1910
1890

➤ FORD TAUNUS 17 M A 20 M (1960–1967)
➤ MG MGB (1962–1980)

1960–1967

FORD TAUNUS 20 M
ŘADY P5 S MOTOREM V6
A KOLÍNSKÝM DŮMEM
V POZADÍ (1965)



Počátkem šedesátých let se stal jedním z hitů evropského trhu Ford Taunus 17 M s osobitě stříženou karoserií. V září 1964 převzaly štafetu nové uhlazenější modely Taunus 17 M a 20 M, poháněné motory V4 a V6.

V

září 1960 představil německý Ford novou řadu automobilů střední třídy klasické koncepce Taunus 17 M s interním označením P3. Oblé linie pontonu karoserie, jejichž autorem byl designér Uwe Bahnsen (1930–2013), jim vynesly přezdívku „koupací vana“ a také nebývalou přízeň zákazníků. Už v sezoně 1961 Ford díky nim předstihl na domácím trhu Mercedes-Benz a stal se třetí

nejprodávanejší značkou, před nim byly jen Volkswagen a Opel.

Vozy Taunus 17 M řady P3 měly pětimístnou samonosnou karoserii v provedení dvoudveřový tudor, čtyřdveřový sedan a třídveřové kombi Turnier. To existovalo ve standardním provedení s užitečnou hmotností 325 kg a v zesílené verzi s nosností 510 kg. Karosárna Deutch, jež sídlila v Kolíně nad Rýnem nedaleko od mateřské automobilky, přetvářela v malých počtech tudory na dvumístné kabriolety a kupe.

Přední kola vozů řady P3 byla nezávisle zavěšena na příčných ramenech a vzpěrách McPherson s vinutými pružinami doplněných



TAUNUS 17 M (P3), JEMUŽ
TVARY KAROSERIE
VYNESLY PŘEZDÍVKU
„KOUPAČÍ VANA“

SEDAN
TAUNUS 17 M
ŘADY P3
S ŘADOVÝM
ČTYŘVÁLCEM
VYRABĚNÝ
V LETECH 1960–64



příčným stabilizátorem, poháněná tuhá zadní náprava byla odpružena podélnými listovými pery. Brzdy byly zpočátku bubnové vpředu i vzadu, třináctipalcová kola nesla pneumatiky 5,90–13. Jen kombi se zvýšenou nosností mělo obutí o rozměru 6,40–13.

Při rozvoru 2630 mm a rozchodu 1295 mm vpředu i vzadu byl tudor a sedan řady P3 dlouhý 4452 mm, široký >



DVOUMÍSTNÝ KABRIOLET
TAUNUS 17 M (P3) ZHOTOVENÝ
KAROSÁRNOU DEUTSCH (1964)

> 1670 mm a vysoký 1450 mm. Kombi téže délky měřilo na šířku 1680 mm a do výšky 1490 mm. V zádi uložena palivová nádrž měla objem 45 l.

Srdcem vozu byl řadový kapalinou chlazený čtyřválec OHV uložený nad přední nápravou. V základním provedení dával z objemu 1498 cm³ výkon 55 k (40,5 kW), náročnější zákazníci mohli zvolit motor převrtaný na 1698 cm³ s výkonem 60 k (44 kW). Na motor navazovala suchá jednokotoučová spojka a standardně montovaná třístupňová manuální převodovka s řadící pákou u volantu. Za příplatek byla k mání čtyřstupňová převodovka, případně i samočinná spojka Saxomat.

Tudor a sedan řady P3 vykazovaly hmotnost 940 a 960 kg, standardní kombi Turnier 990 kg a jeho zesílená verze 1005 kg. Vozy s motorem 1,5 l dosahovaly největší rychlosti 136 km/h, modely poháněné čtyřválcem 1,7 l jezdily nejvíce 140 km/h. V září 1961 přibýly modely 17 M TS se čtyřválcem 1758 cm³ o výkonu 70 k (51,5 kW) a čtyřstupňovou převodovkou. Modely TS uháněly až 150 km/h a jako první dostaly v létě 1962 sériově přední

kotoučové brzdy. Ostatní modely si na ně musely počkat do léta 1963.

Od září 1963 byl výkon motorů 1698 a 1758 cm³ zvýšen na 65 a 75 k (48 a 55 kW), výkon základního čtyřváce 1498 cm³ se nezměnil. Montoval se do poloviny vyráběných vozů této řady. Do léta 1964 vzniklo ve výrobním komplexu v Niehlu, na severním okraji Kolína nad Rýnem, více než 669 tisíc automobilů Ford Taunus 17 M řady P3, včetně 86 tisíc kombi Turnier.

V září 1964 převzaly štafetu nové vozy klasické koncepce řady P5. Jejich tvary evolučně navazovaly na linie předchozí řady, byly však uhlazenější. Platilo to zejména o předí, nově opatřené tvarovými světlomety po stranách široké masky. Konstrukční řešení podvozku se nijak výrazněji nezměnilo, rozvor však byl prodloužen o 75 mm na 2705 mm a rozchod výrazně rozšířen. Vpředu o 135 mm na 1430 mm a vzadu o 105 mm na 1400 mm. Tím se zlepšila stabilita vozu i jízdní komfort.

Zcela nové byly motory, opět s rozvodem OHV. Modely Taunus 17 M poháněly vidlicové čtyřváce V4 o objemu 1498 a 1699 cm³.

TŘÍDVEŘOVÉ KOMBI TAUNUS 17 M
TURNIER ŘADY P3 V PROVEDENÍ
Z LET 1960 AŽ 1964



SOUROZENCI ŘADY P5: VLEVO
DVOUDVEŘOVÝ TAUNUS 20 M,
VPRAVO ČTYŘDVEŘOVÝ 17 M





TŘIDVEŘOVÉ
 KOMBI
 TAUNUS 17 M
 Z ROKU 1965
 S MOTOREM V4
 O OBJEMU 1,5
 NEBO 1,7 LITRU



PĚTIDVEŘOVÉ KOMBI TAUNUS 20 M
 TURNIER PŘED KULISOU KOLÍNSKEHO
 DŮMU (1965)

ZÁD PĚTIDVEŘOVÉHO KOMBI
 FORD TAUNUS 20 M TURNIER
 ROČNÍKU 1965 S MOTOREM V6

První dával výkon 60 k (44 kW), druhý 65 nebo 70 k (48 a 51,5 kW). Standardně byly spojeny s třístupňovou manuální převodovkou s řadící pákou pod volantem, za příplatek se montovala převodovka čtyřstupňová. Ta mohla mít od června 1966 na přání řadící páku na středním tunelu.

Vrchol řady P5 představovaly modely Taunus 20 M a 20 M TS vybavené šestiválcem V6, který z objemu 1998 cm³ nabízel v prvním případě 85 k (63 kW) a ve verzi TS se zvýšeným stupněm komprese 90 k (66 kW), později až 95 k (70 kW). Šestiválec byl standardně spojen s třístupňovou manuální převodovkou a za příplatek se čtyřstupňová, obě s řadící pákou u volantu. K výkonnějšímu V6 se montovala čtyřstupňová skříň s řadící pákou na středním tunelu. Od prosince 1965 výrobce nabízel k motorům V6 třístupňovou automatiku Taunomatic, čtyřválcové jí mohly dostat od jara 1966.

Ford Taunus 17 M řady P5 byl od podzimu 1964 k mání coby dvoudveřový tudor a čtyřdveřový sedan, od ledna 1965 také jako třídveřové a pětídveřové kombi Turnier.

Taunus 20 M se vedle výše uvedených provedení vyráběl od května 1965 i jako dvoudveřové kupé bez středních sloupků. Tuto karoserii dostal také Taunus 20 M TS jinak nabízený jen jako sedan, až od léta 1966 i jako kombi. Koncem roku 1966 nabídku doplnilo kupé hardtop Taunus 17 M. Karosárna Deutsch nabízel na zakázku přestavbu tudorů s motory V4 i V6 na 2+2místné kabriolety.

Vozy řady P5 s motorem V4 byly dlouhé 4585 mm, široké 1715 mm a vysoké 1480 mm (kombi 1500 mm), jejich hmotnost se pohybovala od 980 do 1070 kg. S motorem 1,5 l dosahovaly největší rychlosti 140 km/h, čtyřválec 1,7 l jim uděloval rychlost 145 a 150 km/h.

Šestiválce Taunus 20 M a 20 M TS byly dlouhé 4635 mm a vážily 1030 až 1120 kg. Od listopadu 1966 dostávaly větší palivovou nádrž o objemu 55 l místo standardní na 45 l benzínu. Na třináctipalcových kolech s pneumatikami 6,40 S 13 jezdily 160 a 165 km/h a spotřebovaly 12 až 15 l benzínu na 100 km, zatímco čtyřválcům stačilo kolem 10 l.

Poslední ze 710 tisíc vozů řady P5 opustily výrobní linku v červenci 1967, téměř 517 tisíc mělo motor V4 (z nich 72 tisíc kombi) a 193 tisíc poháněl motor V6 (včetně 22 tisíc kombi). <

DVOUDVEŘOVÉ VOZY ŘADY P5:
 VLEVO TAUNUS 17 M, VPRAVO
 TAUNUS 20 M (1964-67)

VRCHOL NABÍDKY ŘADY P5: KUPÉ
 BEZ STŘEDNÍCH SLOUPKŮ TAUNUS
 20 M TS Z JÁRA 1965

