

Německá větev koncernu Ford se v poválečném období proslavila zejména řadou vozů s označením Taunus. První automobil pojmenovaný podle porýnského pohoří debutoval na jaře roku 1939, skutečný rozmach však vozy této řady zaznamenaly až na přelomu 40. a 50. let. V tomto a ve dvou příštích číslech SM si připomeneme vývoj automobilů Ford Taunus až do konce 60. let.

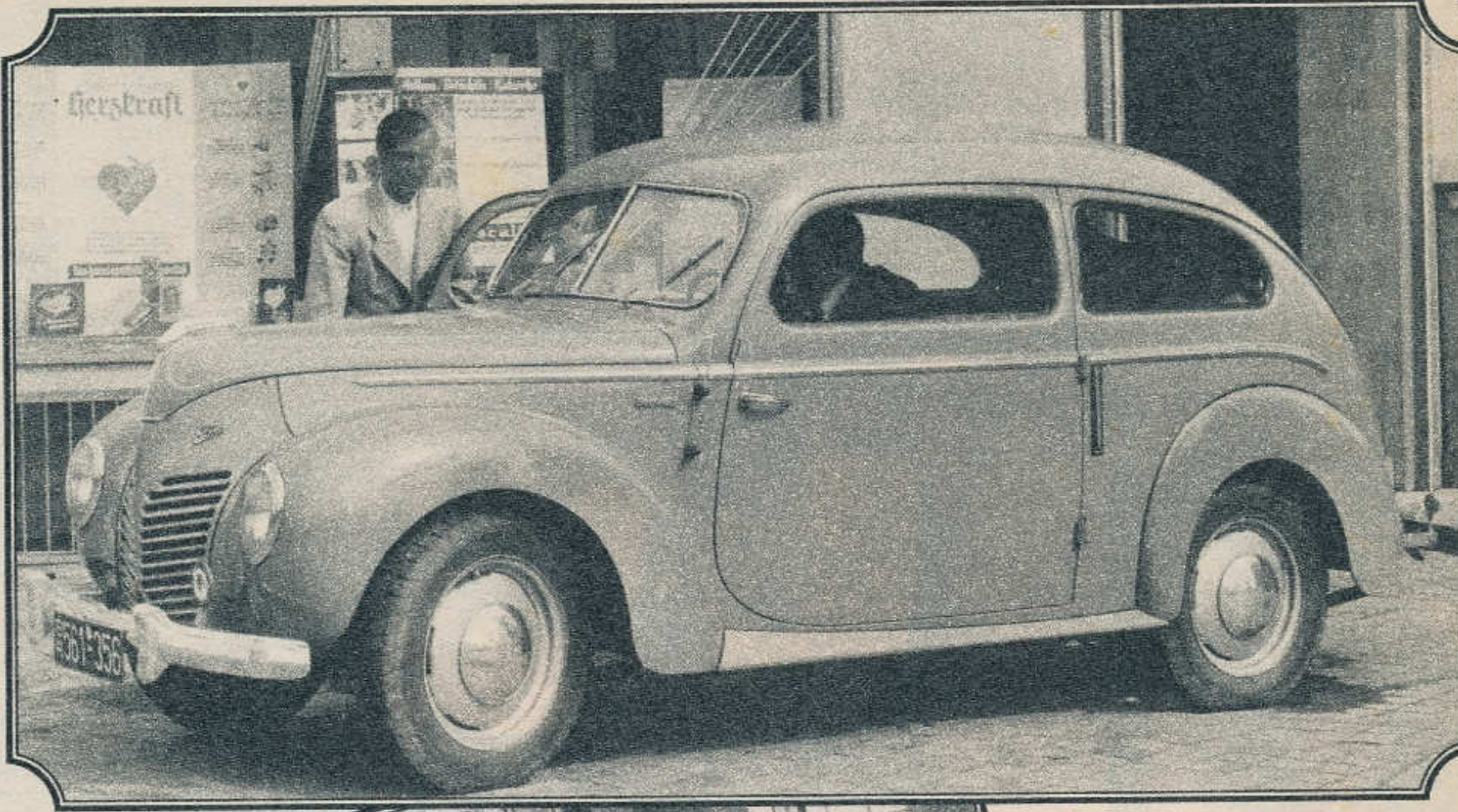


Foto FORD

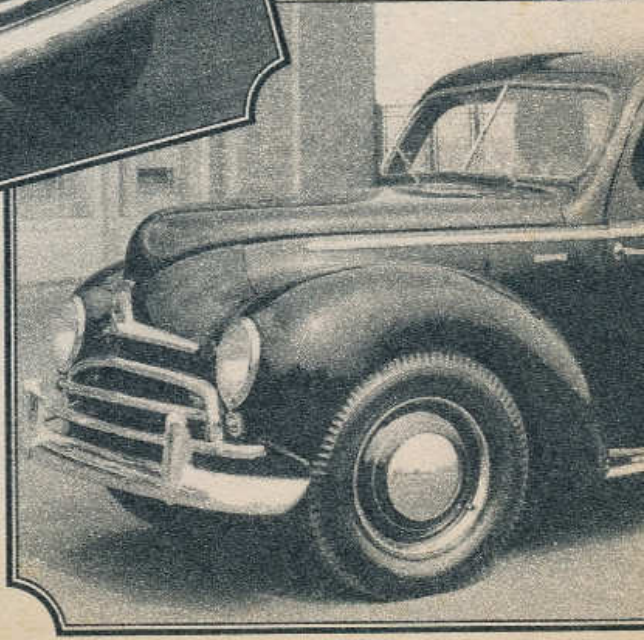
## Taunus první generace

Klasicky stavěný Taunus byl vlastně prvním osobním vozem, který německá pobočka koncernu Ford samostatně vyvinula. Pod zbrusu novou karosérií tehdy tak oblíbených zaoblených tvarů ukrýval plošinový podvozek s oběma tuhými nápravami - odpružení obstarávalo vpřed i vzadu příčné listové pero. Poháněcí ústrojí, kapalinou chlazený řadový čtyřválec 1172 cm<sup>3</sup> o výkonu 25 kW spojený s třístupňovou převodovkou s řadicí pákou na středním tunelu převzal Taunus z typu Ford Eifel vyráběného od roku 1935. Kromě motoru



- 1
- 2
- 3

- 1) Takhle vypadal Ford Taunus v prvních poválečných letech - od svého předválečného sourozence se lišil jen málo
- 2) Ford Taunus Spezial z roku 1950 s novou maskou a karosérií kombi od firmy Plasswilm
- 3) Rarita: Taunus ročníku 1950 s prodlouženou šestimístnou karosérií Wilhelm
- 4) Taunus ročníku 1949 coby kabriolet s karosérií Deutsch
- 5) Tohle už je Taunus 12 M druhé generace z poloviny 50. let





# TAUNUS

ternějších tvarů a zdokonaleného podvozku se Taunus od svého předchůdce lišil i účinnějšími brzdami - kapalinovým ovládním - Eifel měl ještě brzdy mechanické.

Při rozvoru náprav 2388 mm byl Ford Taunus první generace dlouhý 1115 mm, široký 1480 mm, vysoký 1600 mm a vykazoval pohotovostní hmotnost 830 kg a užitečnou hmotnost 350 kg. Na šestnáctipalcových kolech uhaněl dvoudveřový uzavřený vůz největší rychlostí nad 100 km/h a průměrně spotřeboval kolem devíti litrů benzínu na 100 km jízdy, takže v zádí uložená nádrž o objemu 45 l nebyla nijak předimenzována.

Do konce roku 1939 bylo vyrobeno přes čtyři tisíce automobilů Ford Taunus a ještě v následujícím - prvním válečném roce - se produkce přiblížila třítisícové hranici. Pak však jednoznačně dostaly přednost nákladní vozy pro armádu - poslední čtyři desítky válečných automobilů Taunus opustily výrobní linku v roce 1942. Celkem tedy vyjelo do světa přes sedm tisíc automobilů této řady.

## Poválečný návrat

Zatímco nákladňáky se v továrně Ford v Kolině nad Rýnem znovu začaly vyrábět už v květnu 1945, na osobní vozy si zájemci museli počkat až do podzimu 1948. Poválečný Ford Taunus se od původního modelu lišil především upraveným podvozkem s příčnými stabilizátory a novým řízením, díky menším nákladníkům byl „o chlup“ kratší, za to však vykazoval vyšší pohotovostní hmotnost (nad 900 kg). Motor 1172 cm<sup>3</sup> o výkonu 25 kW i třístupňová převodovka zůstaly prakticky beze změn, nicméně se „nový“ - tedy poválečný - Taunus chlubil největší rychlostí 105 km/h.

Tentokrát ovšem nezůstalo jen u jediného karosářského provedení: už v roce 1949 se objevily kabriolety (dvoumístné a čtyřmístné) z karosárny Deutsch, ale také první kombi od firmy Karmann. Ta se však nakonec do malosériové výroby automobilů tohoto typu nepustila, vozy Taunus



v provedení dodávka a kombi dodávala od roku 1950 karosárna Plasswilm. Kombi mělo stejný rozvor náprav jako standardní model s dvoudveřovou uzavřenou karosérií se splyvavou zádí, zadní převis však byl prodloužen o 100 mm a o stejnou hodnotu byla zvýšena zadní část karosérie. Samozřejmostí bylo sklopné zadní sedadlo, díky němuž se kombi při jízdě dvou osob mohlo proměnit v síkonnou dodávku asi na 200 kg nákladu. Na rozdíl od základního provedení používalo kombi „lehčí“ stálý převod a jezdilo nejvíce 95 km/h. Stejný převod i rozvodovce měly i malosériové vozy Taunus s prodlouženou šestimístnou karosérií od firmy Wilhelm, z nichž většina byla určena pro taxislužbu. Tyhle automobily s rozvorem delším o 500 mm a s karosérií se šesti bočními okny dnes patří k raritám stejně jako jim podob-

né modely z karosárny Witty a Brückl. Jen pro zajímavost: jestliže v roce 1950 Ford Taunus ve standardním provedení stál 5580 DM, pak za šestimístný model v úpravě pro taxislužbu musel zájemce zaplatit plných 10 200 DM, zatímco kabriolety s karosérií Deutsch byly k mání asi za 8500 DM.

Připomeňme, že první poválečný Taunus procházel průběžně inovacemi a v květnu 1950 se dočkal luxusnější verze Spezial se zvětšenou chromovanou maskou a řadicí pákou pod volantem. Novinkou roku 1951 byl Taunus de Luxe, u něhož byly mechanické směrovky nahrazeny modernějšími blinkači, ale topení bylo nadále k mání jen za příplatek. Do ledna 1952 bylo celkem vyrobeno přes 74 tisíc poválečných automobilů Taunus první generace, z toho 11 tisíc kombi a dodávek.

## Americký ponton

Hitem jara 1952 se stal nový Ford Taunus 12 M s moderní karosérií pontonového tvaru, jež vznikla v Detroitu a na evropské půdě už prošla jen drobnými úpravami (na poslední předvýrobní etapě se podílela i francouzská karosárna Chausson). Nový Taunus 12 M měl nezavisle zavěšená přední kola odpružená vinutými pružinami a vzadu poháněnou tuhou nápravu s podélnými listovými pery, zachoval si však starý dobrý čtyřválec 1172 cm<sup>3</sup> i třístupňovou převodovku. Teprve od léta 1957 byl k mání výkonnější Taunus 15 M s lehce upravenou karosérií a jedenapůllitrovým motorem spojeným se čtyřstupňovou převodovkou - k tomu se ale blíže vrátíme příští týden.

JAN TUČEK

