

Do třetice se vracíme k historii vozů Ford Taunus: tentokrát si připomeneme automobily z 60. let, které se vyznačovaly osobitými zaoblenými tvary.

FORD

**Osobitá elegance**

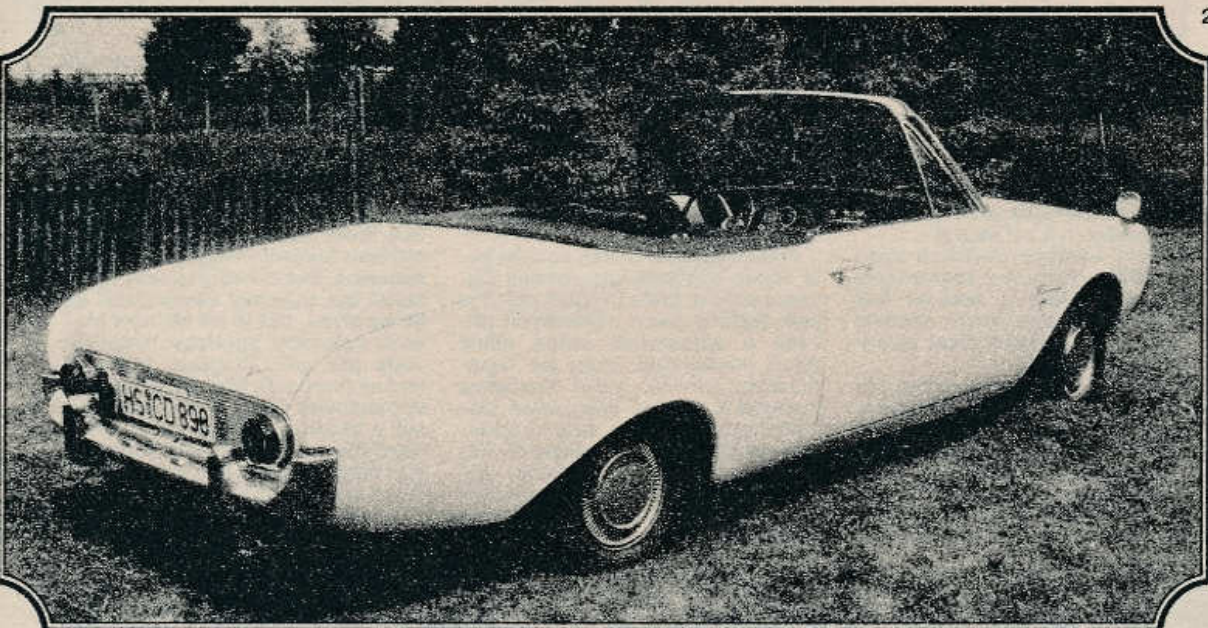
V září 1960 byl představen nový Taunus 17 M řady P3 s prostornější karosérií zcela nových tvarů a typickou předí se zapuštěnými oválnými světlomety. Ve srovnání se svým předchůdcem nový vůz opět povyroste: při rozvoru náprav 2630 mm byl dlouhý 4452 mm, široký 1670 mm a vysoký 1450 mm, pohotovostní hmotnost se pohybovala od 940 kg (dvoudveřový model) až po 1005 kg (třídveřové kombi). Taunus 17 M řady P3 debutoval s řadovými čtyřváci o objemu 1498 a 1698 cm<sup>3</sup> (výkon 40,5 a 44 kW) spojenými s třístupňovou nebo čtyřstupňovou převodovkou, v září 1961 nabídku rozšířil směrem vzhůru model Taunus 17 M/TS, jehož čtyřválec převrtaný na 1758 cm<sup>3</sup> dával výkon 51,5 kW - tedy rovných 70 koní. Se standardně montovanou čtyřstupňovou převodovkou dosahoval rychlosti 148 km/h, zatímco jeho levnější sourozenci jeli nejvíce 135 a 138 km/h. Od jara 1962 byly za příplatek k máni přední kotoučové brzdy a právě model TS se jich jako první v srpnu 1962 dočkal standardně - ostatní vozy řa-



Foto FORD

2

1



- 1) Ford Taunus 17 M Turnier - kombi řady P3 z let 1960 a 1964
- 2) Taunus 17 M/TS řady P3 s dvoumístnou zakázkovou karosérií kabriolet od firmy Deutsch (1964)
- 3) Ford Taunus 17 M řady P3 z let 1960 až 1964 se vyznačoval vskutku osobitými tvary a nezaměnitelnou „tvářičkou“
- 4) Pětidveřové kombi Taunus 20 M Turnier ročníku 1965 s dvoulitrovým motorem V6
- 5) Novinkou v řadě P5 (1966 až 1967) bylo elegantní kupé hardtop bez středních sloupků

dy P3 si musely počkat do léta 1963. S příchodem podzimu 1963 byl výkon motorů 1698 a 1758 cm<sup>3</sup> lehce zvýšen na 48 a 55 kW, takže největší rychlost špičkového modelu TS vzrostla na 154 km/h, průměrná spotřeba se ovšem přiblížila jedenáctilitrové hranici. Beze změn zůstal jednapůllitrový čtyřválec, s nímž nejlevnější Taunus 17 M jezdil nejvíce 135 km/h a průměrně spotřeboval 9,5 l benzínu na 100 km.

Díky prodejním úspěchům řady P3 předstihl Ford v sezoně 1961 na německém trhu tradiční značku Mercedes-Benz a stal se třetí největší automobilkou v zemi - před ním byly jen firmy Volkswagen a Opel. V červenci 1962 vynesla firma Ford další trumf - 4,2 m dlouhý střídavě tvarovaný Taunus 12 M řady P4 se zcela novým

motorem V4 o objemu 1,2 litru a pohonem předních kol! Automobil, který byl původně vyvíjen pro americký trh pod označením Ford Cardinal, se v západní Evropě rychle prosadil - už v roce 1963 jeho produkce překročila hranici 180 tisíc vozů. Od podzimu 1963 se Taunus 12 M vyráběl v nově postaveném závodě Ford v belgickém Genku, my se však vrátíme k historii vozů Taunus klasické koncepce.

**Čtyřválec i šestiválec**

Do léta 1964 vyrobila automobilka Ford více než 660 tisíc vozů Taunus 17 M řady P3 (z toho asi 86 tisíc s karosérií kombi a několik stovek kabrioletů a kupé přestavěných v karosárně Deutsch). V září 1964 přišla na trh

nová řada P5 s modernizovanou karosérií, zvětšeným rozvorem náprav i rozchodem kol a hlavně - se zcela novými motory. Nový Taunus 17 M dostal do vlnku vidlicový čtyřválec OHV o objemu 1498 nebo 1699 cm<sup>3</sup> (výkon 47 a 51 kW), dražší Taunus 20 M se jako první vůz tohoto jména dočkal šestiválce, přesněji dvoulitrového motoru V6, který z objemu 1998 cm<sup>3</sup> v základním provedení dával výkon 62,5 kW a v úpravě TS s vyšším stupněm komprese 66 kW. Dvoulitrový Taunus 20 M dosahoval největší rychlosti nad 160 km/h a pyšnil se titulem nejlevnějšího šestiválce na německém trhu. Kromě standardních karosérií (dvoudveřový tudor, čtyřdveřový sedan, pětidveřové kombi) se Taunus 20 M dočkal i atraktivní formy kupé hardtop bez středních sloupků,





# TAUNUS

① ② ③



rovňých 90 koní (66 kW) měly od počátku řadící páku na středním tunelu, zatímco ostatní modely se musely spokojit s řazením pod volantem (teprve od léta 1966 mohly mít za příplatek řadící páku na podlaze). Koncem roku 1965 se vozy Taunus 20 M dočkaly za příplatek nabízené třístupňové samočinné převodovky Taunomatic, od jara 1966 pak byla automatika k máni i u čtyřválcových modelů s motorem 1,7 litru.

Automobily Taunus 17 M a 20 M zaznamenaly největší obchodní úspěch v roce 1965: tehdy se jich prodalo téměř 300 tisíc (přesněji 204 600 vozů Taunus 17 M a 94 752 šestiválců 20 M), což spolu s úspěchem vozů Taunus 12 M s předním pohonem umožnilo německé větvi koncernu Ford překonat hranici půl milionu automobilů a vyhoupnout se na druhou příčku německé hitparády hned za Volkswagen. Celková výroba řady P5 dosáhla do července 1967 úrovně 710 tisíc vozů, z toho téměř 517 tisíc čtyřválcových modelů Taunus 17 M - včetně 72 tisíc kombi a asi 20 tisíc dodávek.

V létě 1967 debutoval nově tvarovaný Taunus 17 M a 20 M řady P7, ale po prvním neúspěchu musela firma Ford už v létě 1968 přistoupit k předčasné inovaci (výrazná úprava karoserie, montáž nových motorů V6 o objemu 1,8 a 2,3 litru ...). V této podobě se vozy Taunus řady P7 vyráběly až do konce roku 1971 - od září 1969 tvořil špičku nabídky Taunus 26 M s karoserií sedan nebo kupé, jehož vidlicový šestiválec 2550 cm<sup>3</sup> dával výkon přes 90 kW - postaru dobrých 125 koní. Ale o tom snad až někdy jindy.

JAN TUČEK

abriolety i nadále na zakázku vyráběla (nebo spíš přestavovala) karosárna Deutsch.

Připomeňme si, že automobily Ford Taunus 17 M a 20 M řady P5 měly rozvor náprav 2705 mm, rozchod kol 1430 mm vpředu a 1400 mm vzadu, celkové rozměry 4585 x 1715 x 1480 mm a pohotovostní hmotnost v rozmezí 980 až 1070 kg u čtyřválcových a 1030 až 1120 kg u šestiválcových modelů. Podvozek navazoval na tradici řady P2: vpředu



nezávislé zavěšení kol se svislými vzpěrami McPherson, vzadu poháněná tuhá náprava s podélnými listovými perami. Přední kotoučové brzdy už byly součástí standardní výbavy, za posilovač se však muselo připlácet i u výkonnějších šestiválcových modelů, jen nejdražší sedany a kupé 20 M/TS měly tuto vymoženost standardně.

Sportovněji laděné modely Taunus 20 M/TS se šestiválcem o výkonu



5

4