

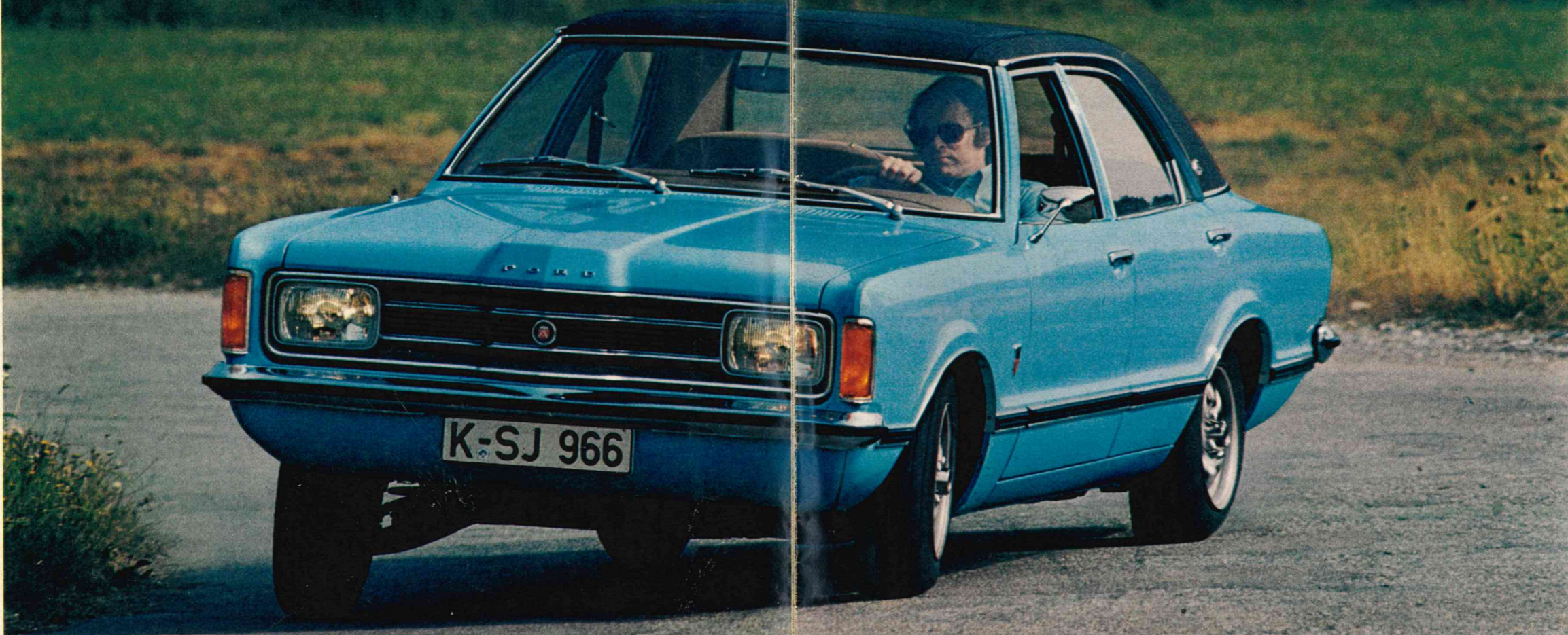
merzu-
Opel als
schwertige Ri-
gehende Überein-
ung im technischen Kon-
st, in der Qualität, im Ser-
e und auch in der Preispo-
k ließen es ziemlich egal er-
einen, ob man sein Mittel-
sseauto beim Ford- oder
im Opelhändler kaufte. Daß
h dieser Zustand inzwi-
en recht deutlich zum Vor-
von Opel geändert hat, ist
wesentlichen in der Abkehr
r Rüsselsheimer von den
her üblichen kurzfristigen,
r vom Styling diktierten
modellwechseln sowie in der
ortlich-sachlichen Modell-
nzeption begründet. Wäh-
nd auf diese Weise Konti-
tät und Klarheit ins Opel-
ogramm kamen, verunsich-
erte Ford die Kundschaft
t technischen Experimenten
d billigen Modegags: Vor-
ergehende Einführung des
ntantriebs und kostspielige
erzylinder-V-Motoren belas-
ten das Firmen-Image
ehr, als daß sie ihm nützten.
d auch die Etablierung der
ropäischen Ford-Zentrale
London war für Köln sicher
ht die glücklichste Lösung,
nn Forderungen, die der an-
ruchsvolle deutsche Markt
n einmal stellt, finden in
gland offensichtlich nur we-
g Gehör.

eshalb dauerte es auch volle
ei Jahre, bis Ford der Taus-
s-Reihe jene Änderungen
gedeihen ließ, die man sich
hon zum Serienanlauf ge-
inscht hätte. Gemeint ist
er vor allem die Fahrwerks-
slegung, deren unbefriedi-
ndes Federungsverhalten
n Anfang an herbe Kritik
r vorrief und den Werkstät-
n Fahrwerksreklamationen
masse einbrachte.

essenungeachtet hatte der
unus aufgrund seines Aus-
ehens und seiner günstigen
atzverhältnisse einen be-
erkenswerten Anfangser-
lg, dem aber schon relativ
ld ein empfindlicher Zulas-
ngsrückgang folgte. Trotz-
em: Ford verkaufte inner-
lb von drei Jahren mehr als
0 000 Exemplare, was dem
unus fraglos seine tragen-
e Rolle im Programm be-
heingibt. Mit dem Jahrgang
will Ford diese Position
stigen und möglichst viel
erlornes Terrain zurückge-

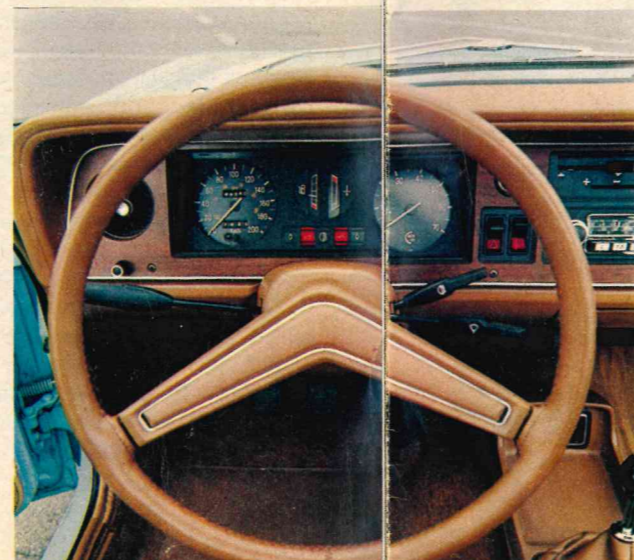
FOTOS: WEITMANN

auto motor sport **Test** Ford Taunus 2300 GXL



Wesentlichste Merkmale der 74er Taunus-Modelle sind ein neues Armaturenbrett sowie eine überarbeitete Fahrwerksabstimmung.

Aufgebügelt



Ein modernisiertes Instrumentenbrett sowie elegante Stoffbezüge an den Türen und an den gutgeformten Sitzen bestimmen das ansprechende Bild im Taunus GXL des neuen Modelljahrs.



winnen. Ob die Chancen hierfür günstig stehen, untersuchte auto motor und sport anhand des exklusivsten Modells der Taunus-Baureihe, eines 12 277 Mark teuren viertürigen GXL mit dem 108 PS starken 2,3 Liter V6-Motor.

Karosserie: außen alt, innen neu

Äußerlich warten die 74er Taunus-Modelle nur mit geringfügigen Änderungen auf: Alle Ausführungen – Basis, L, XL und GXL (den GT gibt es nicht mehr) – haben jetzt rechteckige Scheinwerfer und einen Kühlergrill mit silbrigem Rand, der in den beiden oberen Ausstattungsstufen zusätzlich mit zwei Chromleisten und einem Modellemblem verziert ist. Beim GXL sind die Seitenflanken neuerdings durch voluminöse Zierleisten mit kräftigen Gummieinlagen geschützt, die in Stoßstangenhöhe verlaufen. Ähnlich nützlich sind auch die Gummieinlagen in den Stoßstangen, die beim GXL ebenso wie das kunststoffbezogene Dach zur Serienausstattung gehören.

Gründliche Arbeit haben die Ford-Techniker ohne Frage im Innenraum geleistet, denn hier wurde nicht nur der Armaturenbrettbereich völlig neu gestaltet, sondern auch Sitze und Seitenverkleidungen unterzog man einer sorgfältigen Überarbeitung – wobei Funktionalität und guter Geschmack gleichermaßen zu ihrem Recht kamen. Die Instrumentenfront – beim GXL mit echtem Holz furniert, sonst in mattschwarzem Kunststoff gehalten – ist stilistisch sauber und übersichtlich gegliedert: Gut im Blickfeld des Fahrers liegen die beiden großen, klar gezeichneten Rundinstrumente für Geschwindigkeit (mit zusätzlicher Meilenskala und Tageskilometerzähler) und Motordrehzahl. Dazwischen sind ein kleineres Rundinstrument für Tankinhalt und Kühlwassertemperatur sowie die diversen Kontrollleuchten angeordnet, und weiter rechts schließen sich die Kippschalter für Warnlicht und heizbare Heckscheibe sowie ein Zigarettenanzünder an. Die in der Mitte der Armaturentafel po-

Ford Taunus 2300 GXL

Das bereits seit langem pro-
 zurierte Triebwerk schon im
 April, im 20. M und im Gra-
 da bewiesen hat. Im 1140 kg
 legenden Testwagen sorgte
 der Sechszylinder, der seine
 Höchstleistung von 108 PS
 schon bei 5000 U/min erreicht,
 für akzeptable Fahrleistungen:
 Bis 100 km/h brauchte der
 XL aus dem Stand 11,8 Sekun-
 den, für den stehenden
 Kilometer 33,8 Sekunden. Die
 Höchstgeschwindigkeit lag bei
 173,9 km/h und übertraf damit
 die Werksangabe geringfügig.
 Günstige Werte wurden auch
 für die Beschleunigung im
 großen Gang aus 40 km/h re-
 gistriert: Nach 16,9 Sekunden
 wurde die 100 km/h-Marke
 erreicht, und 36,0 Sekunden
 verstrichen während der 1000
 m-Distanz. Damit ist der robuste
 Sechszylinder für die auf
 Wunsch lieferbare Automatik
 in ebenso guter Partner wie
 für das im Testwagen einge-
 baute Viergang-Schaltgetrie-
 be, das sich hervorragend
 schaltet und exakt schalten ließ.
 Unterstützt man die volle Motorlei-
 tung durch eifrigen Gebrauch
 des Schalthebels häufig aus,
 steigt der Kraftstoffverbrauch
 über die 14 Liter-Marke, an-
 sonsten kann man jedoch
 selbst bei zügiger Fahrweise
 mit knapp 12 l/100 km Super-
 benzin auskommen. Motor-
 und Getriebegeräusche sind
 bei den 74er Taunus-Model-
 len besser als bisher gegen
 den Fahrgastraum abge-
 schirmt, so daß speziell im
 Sechszylinderigen GXL der Ge-
 räuschpegel ausgesprochen
 niedrig liegt.

**Fahrwerk: besser,
 aber nicht gut**

Als der Taunus vor drei Jah-
 ren in Serie ging, wies er als
 gravierenden Nachteil ein
 schwaches Fahrwerk auf, das nicht nur in
 der Federung schlecht abge-
 stimmt war, sondern auch häu-
 fige Werkstattbesuche erfor-
 derlich machte. Kurze Feder-

wege und unausgereifte Auf-
 hängungsteile waren in vielen
 Fällen die Ursache für hefti-
 ges Schütteln im Vorderwa-
 gen, das schon bei geringfü-
 gigen Fahrbahnunebenheiten
 auftrat und sich ins Armatu-
 renbrett und in die Lenksäule
 fortsetzte. Änderungen, die
 nach dem ersten Produktions-
 jahr in die Serie einfließen,
 brachten zwar etwas Besse-
 rung, aber die prinzipiellen
 Mängel konnten nicht besei-
 tigt werden. Gründlicher hat
 man sich dieser Probleme erst
 jetzt bei den 74er Modellen
 angenommen, ohne freilich
 dabei das Fahrwerk im Prinzip



zu verändern: Nach wie vor
 sind die Vorderräder einzeln
 an oberen Dreieckslenkern
 und unteren Querlenkern mit
 Zugstrebe aufgehängt, wäh-
 rend die Hinterräder von einer
 Starrachse geführt werden,
 die über zwei Längs- und zwei
 Diagonallenker mit der Karos-
 serie verbunden ist. Die Ab-
 federung erfolgt vorn und hin-
 ten über Schraubenfedern,
 die Dämpfung wird von
 hydraulischen Teleskopstoß-
 dämpfern besorgt. Neu hinzu-
 gekommen ist lediglich ein
 hinterer Querstabstabilisator.
 Im wesentlichen lautete also die
 Aufgabe, die Federungs- und

Dämpferabstimmung mit den
 vorhandenen Mitteln weicher
 und komfortabler zu machen.
 Das ist, wie der Testwagen
 zeigte, in gewissen Grenzen
 auch gelungen: Auf den meis-
 ten der heute üblichen Fahr-
 bahnen bleibt die Taunus-
 Karosserie relativ ruhig — die
 früher auf ähnlichen Straßen
 zu beobachtenden kurzen
 Vertikalstöße werden besser
 absorbiert, die Räder von den
 Stoßdämpfern besser unter
 Kontrolle gehalten. Offensicht-
 lich ist es außerdem gelun-
 gen, durch solidere Aufhän-
 gungselemente das früher oft
 kritisierte Schütteln der gan-

bahnstück überfahren wird:
 Hier ist das Schluckvermögen
 der Federung vorzeitig erschöpft,
 so daß die dann durchkommenden
 Fahrbahnstöße um so unangenehm
 spürbar werden. Gleichzeitig
 verliert die starre Hinterachse
 leicht den erwünschten Bo-
 denkontakt, was sich nachteilig
 auf die Richtungsstabilität
 auswirkt. Außerdem müssen
 bei einseitig überfahrenen
 Hindernissen Störkräfte in
 Kauf genommen werden, die
 von den beiden Querstabstabi-
 lisatoren in die Karosserie geleit-
 et werden und zu Schlinger-
 bewegungen um die Fahr-
 zeuglängsachse führen. Die
 Richtungsstabilität litt beim
 Testwagen übrigens auch,
 wenn bei hohen Geschwin-
 digkeiten gebremst werden
 mußte.

Zu schnellem Fahren animiert
 das Taunusfahrwerk ohnehin
 nicht: Seine ausgeprägte Un-
 tersteuerungsneigung macht
 das Auto nämlich in einem
 Maße kurvenunwillig, wie es
 heute selbst bei Fronttrieblern
 nur noch selten zu beobach-
 ten ist. Speziell die gewichti-
 geren Sechszylindermodelle
 mit ihrer höheren Vorderachs-
 last wirken unhandlich und
 sind schwergängig in der Len-
 kung. Beim Rangieren und in
 Kurven sind sehr hohe Lenk-
 bzw. Haltekräfte erforderlich
 — ein Nachteil, der zumindest
 teilweise durch lenkexaktere
 Stahlgürtelreifen kaschiert
 werden kann.

Unter dem Strich bleibt fest-
 zustellen, daß die 74er Tau-
 nus-Modelle insbesondere
 durch die Änderungen im In-
 nenraum eine echte Aufwer-
 tung erfahren haben, daß
 aber andererseits mit den
 Fahrwerks-Modifikationen nur
 Teilerfolge erzielt wurden. Ob
 insgesamt genug getan wur-
 de, um dem Taunus-Geschäft
 zu dem erhofften zweiten
 Wind zu verhelfen, muß abge-
 wartet werden.

Immerhin hegt man bei Ford
 die stille Hoffnung, speziell
 mit dem besser ausgestatteten
 Taunus GXL auch jene Kun-
 den anzuziehen, die sich für
 einen ursprünglich ins Auge
 gefaßten Consul oder Grana-
 da nicht so recht entschließen
 können.

Helmut Eicker

Ford Taunus 2300 GXL

stierten Hebel für Temperatur,
 Luftverteilung und Gebläse —
 bei eingeschalteten Schein-
 werfern automatisch beleuch-
 tet — sind gut zu erreichen
 und funktionieren nach einem
 erfreulich unkomplizierten Be-
 tätigungsschema. Zu loben
 sind auch die drei funktions-
 gerecht in Lenkradnähe grup-
 pierten Fingerhebel für Stand-
 und Fahrlicht, für den zwei-
 stufigen Scheibenwischer und
 für Blinker, Hupe, Lichthupe,
 Fern-, Abblend- und Parklicht.
 Leider hat es auch bei den
 74er Taunus-Modellen nicht
 zu einem elektrischen Schei-
 benwascher gelangt, und
 selbst gegen Aufpreis ist er
 nicht zu haben. Neben dem
 Handschuhfach gibt es im

GXL eine praktische Ablage
 (kombiniert mit elektrischer
 Zeituhr) auf dem Getriebe-
 tunnel sowie zwei Taschen
 auf der Rückseite der Vorder-
 sitze. Das leicht ovale kunst-
 lederbezogene Zweispeichen-
 Lenkrad ist farblich auf das
 Interieur abgestimmt, und ein
 ähnlicher, den Furnierlook des
 Armaturenbretts unterstrei-
 chender Effekt wird mit der
 Holzverkleidung an den Tür-
 oberkanten erzielt. Für die
 sehr gut geformten Sitze wird
 ebenso wie für die Türverklei-
 dungen wertvolles Stoffmate-
 rial verwendet — eine Lösung,
 die zwar weniger pflegeleicht
 sein mag, dafür aber dem
 Innenraum des Taunus-Spit-
 zenmodells neben wohltuen-
 der Behaglichkeit einen Hauch
 von Luxus verleiht. Ein wei-
 cher Langflor-Bodenbelag,
 der auch die Türinnenflächen
 bis in Einstiegshöhe ausklei-
 det, verstärkt diesen Ein-
 druck. Die Sitze, die es in die-
 ser Form nur im GXL gibt, sind
 an den Rändern der breiten

Sitzflächen und an den Rücken-
 lehnen wulstartig aufge-
 polstert, so daß sich auch in
 schnell gefahrenen Kurven
 ein ausgezeichneter Seiten-
 halt ergibt. Die Fondsitze mit
 serienmäßiger Mittelarm-
 lehne ist ebenfalls muldenför-
 mig gepolstert, sie bietet zu-
 mindest zwei Personen auch
 über lange Strecken einen für
 die Fahrzeugklasse über-
 durchschnittlichen Sitzkom-
 fort, vorausgesetzt, daß die
 Vordersitze nicht zu weit zu-
 rückgeschoben sind. Im übrigen
 ist die GXL-Ausstattung so
 reichhaltig, daß man kaum
 auf zusätzliche Extras angewie-
 sen ist. Empfehlenswert er-
 scheinen selbstaufrollende
 Automatikgurte (DM 75,—),
 Sitze mit integrierten Kopf-
 stützen (DM 74,—), eine
 Verbundglas-Windschutzschei-
 be (DM 137,—), sowie —
 im Interesse besserer Lenk-
 eigenschaften — Stahlgürtel-
 reifen (DM 33,—) statt der
 serienmäßigen Textilgürtelrei-
 fen. Der im Testwagen instal-

lierte 2,3 Liter-Motor kostet
 687 Mark Mehrpreis, und wer
 sich das Kuppeln und Schal-
 ten ersparen will, muß weitere
 799 Mark bezahlen. Während
 der Aufpreis für das automa-
 tische Getriebe als recht gün-
 stiges Angebot gelten darf,
 kann das vom Aufgeld für den
 108 PS-Motor nicht behauptet
 werden: Er kostet nämlich
 knapp 450 Mark mehr als das
 sechszylinderige Pendant mit
 zwei Liter Hubraum und 90
 PS, das seinerseits nur 245
 Mark mehr kostet als der
 serienmäßig vorgesehene 1,6
 Liter Vierzylinder-Reihenmo-
 tor mit 88 PS.

Motor: robust und leise

Abgesehen vom Preis ist der
 stärkste Taunus-Motor aller-
 dings eine recht erfreuliche
 Antriebsquelle, die sich neben
 angenehm leiser Gangart und
 guter Elastizität vor allem auch
 durch Anspruchslosigkeit aus-
 zeichnet — Eigenschaften, die

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Sechszylinder Viertakt-V-Motor, Bohrung x
 Hub 90 x 60,1 mm, Hubraum 2274 ccm,
 Verdichtungsverhältnis 8,75:1, Leistung
 108 PS bei 5000 U/min, spezifische Leistung
 47 PS/Liter, maximales Drehmoment 18,0
 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbenge-
 schwindigkeit bei Nenndrehzahl (5000
 U/min) 10,02 m/s, vielfach gelagerte Kur-
 belwelle, Nockenwelle im Kurbelgehäuse,
 Antrieb über Zahnräder, über Stoßstangen
 und Kipphebel betätigte hängende Ventile,
 Wasserkühlung mit Pumpe und Thermo-
 stat, Kühlerinhalt 6,9 Liter, Druckumlauf-
 schmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Öl-
 inhalt 4,25 Liter mit Filter, 1 Solex Doppel-
 vergaser, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstrom-
 Lichtmaschine 490 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-
 Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vier-
 ganggetriebe mit Mittelschaltung, Überset-
 zungen: I. 3,65, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00,
 R. 3,66, Achsantriebsübersetzung 3,44.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelrad-
 aufhängung an Doppelquerlenkern und
 Zugstreben, Stabilisator, hinten Starrachse
 mit je zwei Längs- und Diagonallenkern,
 Stabilisator, vorn und hinten Schraubenfe-
 dern und hydraulische Teleskop-Stoßdämp-
 fer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fuß-
 bremsen, vorn Schelben-, hinten Trommel-
 bremsen, Bremskraftverstärker, Felgen 5 1/2
 J x 13, Gürtelreifen Goodyear G 800 165
 SR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2578 mm, Spur 1422/1422 mm,
 Außenmaße 4267 x 1701 x 1370 mm, Innen-
 breite vorn 1380 mm, hinten 1375 mm, In-
 nenhöhe über Sitzhinterkante vorn 930 mm,
 hinten 820 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hin-
 ten 500 mm, Knieraum hinten 75–280 mm,
 Wendekreis links 11,0 m, rechts 10,90 m,
 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu
 Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto
 motor und sport-Norm 328 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1140 kg, (davon
 Vorderachse 630 kg, Hinterachse 510 kg,
 Gewichtsverteilung 55:45), zulässiges Ge-
 samtgewicht 1545 kg, Zuladung 405 kg, Per-
 sonenindexzahl 4,8, zulässige Anhängelast
 gebremst 1200 kg, ungebremst 560 kg, zu-
 lässige Dachlast 75 kg, Leistungsgewicht
 vollgetankt 10,6 kg/PS, bei Belastung mit 4
 Personen und Gepäck (340 kg) 13,7 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 173,9 km/h
 Beschleunigung (auf effektive Geschwindig-
 keit, vollgetankt, 2 Personen)
 0 bis 40 km/h 2,6 s
 0 bis 60 km/h 4,9 s
 0 bis 80 km/h 7,6 s
 0 bis 100 km/h 11,8 s
 0 bis 120 km/h 17,5 s
 0 bis 140 km/h 27,1 s
 0 bis 150 km/h 36,7 s
 1 km mit stehendem Start 33,8 s
 Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab
 40 km/h)
 40 bis 60 km/h 5,3 s
 40 bis 80 km/h 10,9 s

40 bis 100 km/h 16,9 s
 40 bis 120 km/h 23,9 s
 40 bis 140 km/h 33,3 s
 40 bis 150 km/h 39,9 s
 1 km ab 40 km/h 36,0 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand 54 Phon (dBA)
 Bei 50 km/h 58 Phon (dBA)
 Bei 80 km/h 62 Phon (dBA)
 Bei 100 km/h 68 Phon (dBA)
 Bei 120 km/h 71 Phon (dBA)
 Bei 140 km/h 74 Phon (dBA)
 Bei 160 km/h 78 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin
 Autobahn Schnitt ca. 135 km/h 13,8 L/100 km
 Autobahn Schnitt ca. 115 km/h 11,0 L/100 km
 Landstr. Schnitt ca. 80 km/h 12,3 L/100 km
 Kurzstrecke 11,5–13,5 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle 10 000 km
 Ölwechsel alle 10 000 km
 Hersteller: Ford Werke AG., Köln

PREISE

Limousine zweitürig DM 11 862,—
 Limousine viertürig DM 12 277,—
 Coupé DM 12 402,—
 Schweiz:
 Limousine zweitürig nicht lieferbar
 Limousine viertürig sfr 15 340,—
 Coupé sfr 15 440,—
 Österreich:
 Limousine zweitürig öS 98 150,—
 Limousine viertürig öS 100 600,—
 Coupé öS 102 950,—