



FORD TAUNUS



Automobiler Fortschritt ist Fortschritt in Richtung Sicherheit.



Die stärker vernunftbetonte Einstellung zum Automobil zeigt sich vielleicht am deutlichsten

in der Bedeutung, die Autokäufer heute der Sicherheitsfrage beimessen.

Wir haben bei der gründlichen Entwicklungsarbeit am neuen Ford Taunus ganz besonderes Gewicht auf die Sicherheit gelegt: In der Karosseriegestaltung. In der Fahrwerksentwicklung. Im Fahr- und Geräuschkomfort. Und im erweiterten Umfang der serienmäßigen Sicherheits-Ausstattung mit Verbundglas-Frontscheibe und abblendbarem Innenspiegel [1] sowie Sicherheitsgurten mit Aufroll-Automatik [2]. Die Entwicklung des neuen Ford Taunus liegt damit ganz auf der Linie, mit der Ford Köln im deutschen Automobilbau eine neue Richtung eingeleitet hat.

Die Aufgabe der Designer:

Entwicklung einer funktionalen, neuen Karosserielinie [3]. Klar, glattflächig, mit großen Glasflächen [4], also besonders guten Sichtverhältnissen. Unter Beibehaltung des Grundprinzips: Kurz und kompakt, dafür ausreichend breit [5]. Denn das spart kostbaren Verkehrsraum und macht ein Auto handlicher.

Nach den Gesetzen der Aerodynamik wurde der in die Wagenfront integrierte Spoiler [6] berechnet. Er hat eine Sicher-

heitsfunktion, denn er verringert bei schneller Fahrt den Auftrieb an der Vorderachse. Erfolg: hervorragende Richtungsstabilität – auch bei Seitenwind – und ein präzises Lenkverhalten. Durch die flach abfallende Motorhaube [7] und eine tief angesetzte heizbare Heckscheibe [8] ergibt sich für den Fahrer eine besonders gute Übersichtlichkeit und Handlichkeit. Wendekreis: nur 10,6 m. Großdimensionierte Heckleuchten [9] sind um die Karosserieenden herumgezogen und übermitteln die Signale nach hinten und zur Seite.

Schwerpunkt der konstruktiven Maßnahmen: das Fahrwerk.

Optimale Voraussetzungen für die Weiterentwicklung lieferten das Breitspur-Fahrwerk [10] und ein 2,58 m langer Radstand [11]. Die Vorderachse wurde auf negativen Sturz ausgelegt [12]. Die leichtgängige Lenkung [13] reagiert spontan und genau. Das Ford-Viergang-Getriebe [14] war schon immer ein Muster an Leichtgängigkeit und Präzision.

Die besondere Aufmerksamkeit der Konstrukteure galt der an 4 Lenkern geführten Hinterachse [15]. Ihre Geometrie wurde neu berechnet, ein stärkerer Kurvenstabilisator eingebaut und die hinteren Schraubenfedern [16] auf progressive Wirkung ausgelegt.

Gesamtresultat: Spursichere Straßenlage auch auf schlechten Strecken. Ein Fahrver-

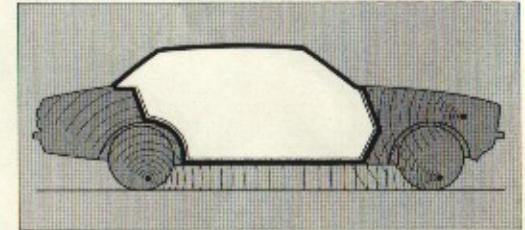
halten, wie es heute als ideal gilt: neutral. Das heißt in der richtigen Mitte zwischen kurvenunwillig (untersteuernd) und kurvengerig (übersteuernd). Und ein harmonischer Federungskomfort, unabhängig davon, ob der Wagen nur mit dem Fahrer oder voll ausgelastet ist.

Der Schritt zum leisen Auto.

Es war schon immer etwas schwerer, ein leises Auto zu bauen. Wir haben uns nach dem Vorbild der großen Limousinen für eine besonders solide Bauweise mit hoher Verarbeitungsqualität entschieden, als Voraussetzung für ein leises, nervenschonendes Auto.

Lange Versuchsreihen im Geräuschlabor führten zu einem aufwendigen Schallschlucksystem (Ford-Schallschluckwanne), das den Innenraum wirksam gegen die zahlreichen Geräuschquellen eines Autos abschirmt. Die Ergebnisse wurden mit Hilfe eines speziell von Ford entwickelten verfeinerten Meßverfahrens, dem sog. Sprachverständlichkeitstest, so lange gemessen, bis ein in dieser Klasse bisher kaum bekanntes Maß an Laufruhe erreicht war.

Selbst die Luft fließt lautlos durch den Innenraum. Denn die Vollkreis-Ventilation, die bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 130 km/h automatisch ca. alle 20 Sekunden die Luft im Innenraum austauscht, funktioniert auch ohne Gebläseunterstützung und ohne die Fenster zu

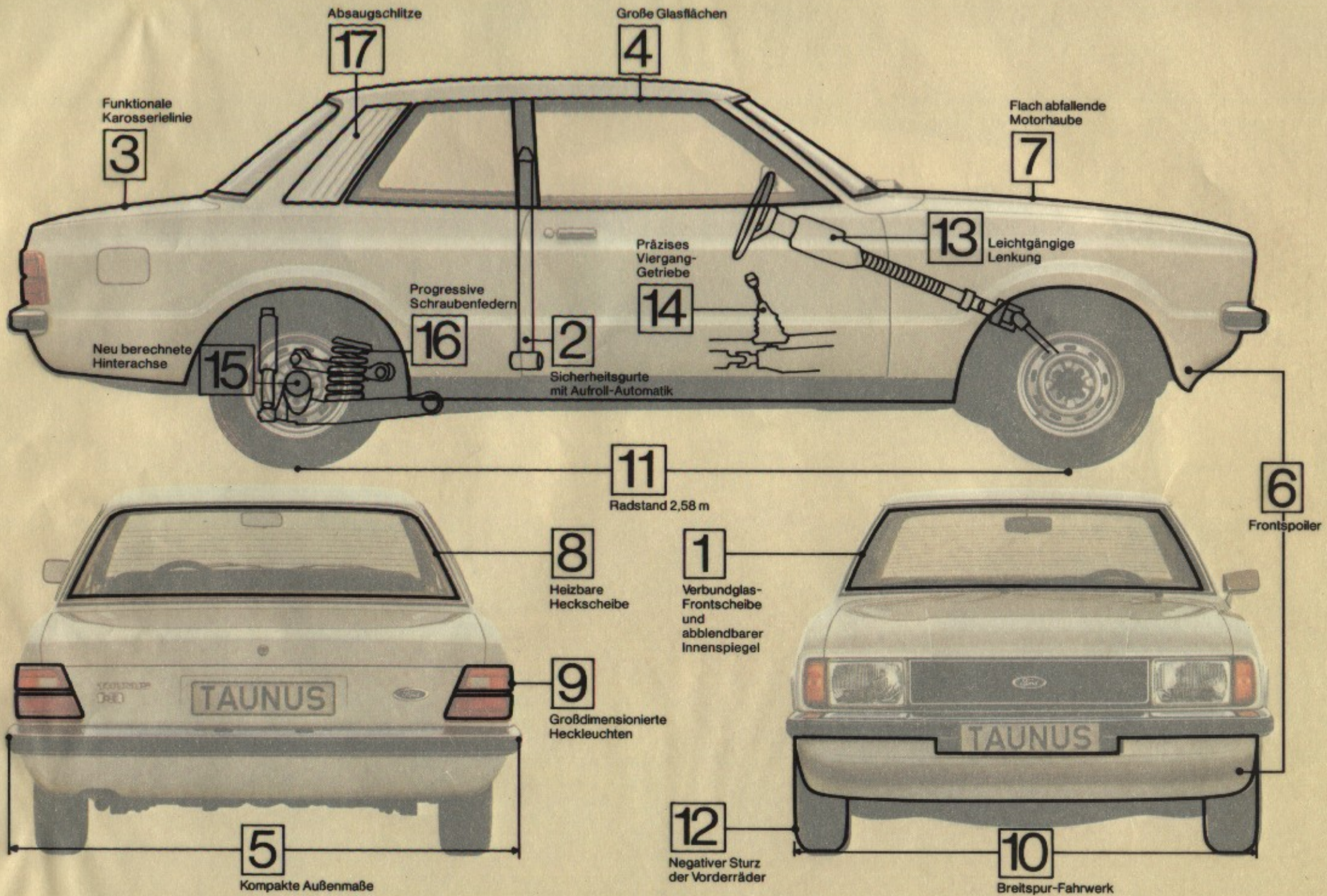


Ford-Schallschluckwanne.

öffnen: durch großdimensionierte Lufteinlässe in der Armaturenfond und die Verlegung der Absaugschlitze [17] in den Unterdruckbereich der hinteren Dachträger. Was diese intensive Entwicklungsarbeit bis ins letzte Detail, die zum neuen Ford Taunus führte, für den Käufer bedeutet, läßt sich in einem Satz zusammenfassen: Die Sicherheit, ein gutes Auto zu fahren.

Auf den folgenden Seiten möchten wir Ihnen die Modellreihe des neuen Ford Taunus im einzelnen vorstellen:

Das Grundmodell	Seiten	4,5 und 6
Der Taunus L	Seiten	6 und 7
Der Taunus GL	Seiten	8 bis 11
Der Taunus S	Seiten	12 und 13
Der Taunus Ghia	Seiten	14 und 15
Die Turnier-Versionen	Seiten	16 und 17
Die Qualitäts-Garantie	Seite	18
Die Taunus-Extras	Seite	19
Die Technik in Zahlen	Seite	20





Das Grundmodell und sein gesteigerter Sicherheitswert.

TAUNUS

Sicherheit ist für uns nicht teilbar.

Das heißt, der Käufer eines neuen Taunus verfügt schon beim Grundmodell über alle entscheidenden Sicherheitsmerkmale als Bestandteil der Grundkonzeption dieses Autos.

Basis der aktiven Sicherheit ist das Breitspur-Fahrwerk mit dem langen Radstand in Verbindung mit dem serienmäßig montierten Stahl-Gürtelreifen 165 SR 13 [1]. Durch den negativen Sturz stemmen sich die Vorderräder jetzt noch fester in den Kurvenablauf. Die noch präziser geführte 4-Lenker-Hinterachse erfüllt die gleiche Funktion: Straßenlage und Kurvenverhalten haben ein Optimum erreicht. Das Zweikreis-Bremssystem arbeitet mit Scheibenbremsen vorn [2] mit Bremskraftverstärker [3]. Weitere Details wie serienmäßige Rückfahrscheinwerfer [4] und dicke Gummieinlagen in den verchromten Stoßstangen erhöhen die Alltagstauglichkeit des neuen Taunus.

Sicht ist ein wesentlicher Sicherheitsfaktor.

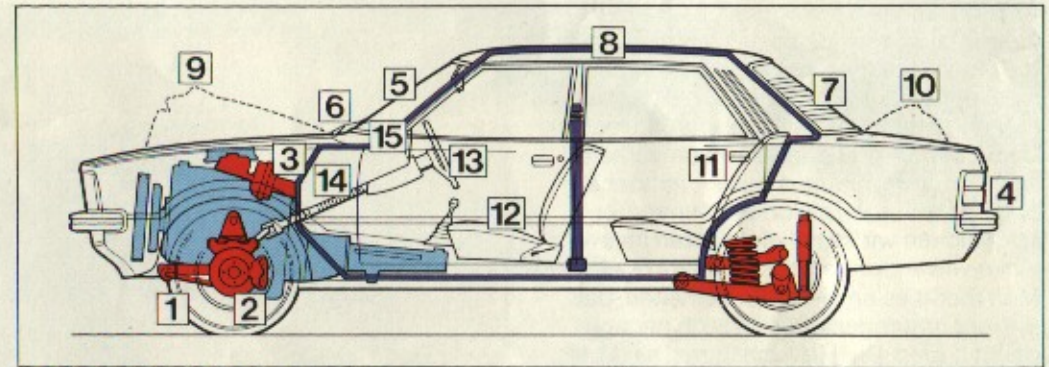
Beim neuen Ford Taunus ist das nicht nur eine Frage von großen Glasflächen und einer flach abfallenden Motorhaube. Er hat als erster deutscher Wagen dieser

Preisklasse serienmäßig eine Frontscheibe aus Verbundglas [5]. Selbst im Falle einer Beschädigung bleibt die Sicht erhalten. Serienmäßig ist auch eine elektrische Scheibenwasch-Automatik [6] und eine heizbare Heckscheibe [7].

Den passiven Schutz der Insassen übernimmt auch die hochstabile Sicherheits-Fahrgastzelle, die auch die Türen mit einbezieht [8]. Die Türgriffe sind versenkt angebracht, die Türschlösser aufprallsicher konstruiert. Die Funktionsweise der energieverzehrenden Knautschzonen vorn und hinten [9] und [10] ist computerberechnet. Beim 4-Türer haben die hinteren Türen serienmäßig Kindersicherungen [11]. Die ergonomisch ermittelte Fahrerposition [12] erlaubt ein natürliches, entspanntes Sitzen. Das neuentwickelte Zweispeichen-Lenkrad mit Prallplatte [13], die Sicherheits-Lenksäule [14], die energieverzehrende Armaturenfront [15] und natürlich die serienmäßigen aufrollbaren Automatik-Gurte vervollständigen das Sicherheits-System des neuen Ford Taunus.

Die Querstrom-Motoren.

Der OHC-Motor des Ford Taunus gehört zu den modernsten Konstruktionen. Er besitzt einen Querstrom-Zylinderkopf und damit die konstruktive Voraussetzung für eine wirtschaftliche Ausnutzung des Kraftstoffes. Die obenliegende Nockenwelle wird durch einen geräuscharmen, wartungsfreien Zahnriemen angetrieben. Die



Die umfassende Ford-Sicherheitsausstattung

Kurbelwelle ist fünffach gelagert. Beides spricht für Unempfindlichkeit gegen hohe Drehzahlen und für eine überdurchschnittliche Lebensdauer der Maschine.

Serienmäßig ist der 1,3-Liter-Motor mit 59 PS/43 kW für Superbenzin. Auf Wunsch auch mit 55 PS/40 kW für Normalbenzin.

Der 1,6-Liter-Motor ist gegen Aufpreis lieferbar. Es gibt ihn in der Normalbenzin-Version 68 PS/50 kW.



1,3-Liter-OHC-Motor mit Querstrom-Zylinderkopf.

Verbrauch für 100 km nach DIN:

Taunus 1,3-Liter, 55 PS 9,6 l N

Taunus 1,6-Liter, 68 PS 10,7 l N

Taunus 1,3-Liter, 59 PS 9,3 l S

N = Normalbenzin (90 ROZ),

S = Superbenzin (97 ROZ).



In Erwartung gehobener Ansprüche: Ford Taunus GL.

GL

Die Grundkonzeption des neuen Ford Taunus ist sachlich, funktional, vernunftbetont.

Am Beispiel des Taunus GL wird aber auch deutlich, daß Vernunft und ein hohes Anspruchsniveau des Käufers keine Widersprüche sind.

Gerade die Konzentration des Automobils auf kompakte und wirtschaftliche Dimensionen schafft einen neuen Spielraum für die Befriedigung höherer Ansprüche. Eine Überlegung, die zwangsläufig zu diesem Modell führt.

Die Motorauswahl.

Der GL ist bereits serienmäßig als 1,6-Liter motorisiert. Seine OHC-Maschine mit Querstrom-Zylinderkopf und fünffach gelagerter Kurbelwelle leistet 68 PS (50 kW).

Gehobene Ansprüche lassen sich motorisch noch konkurrenzloser mit einem 6-Zylinder erfüllen. Und tatsächlich ist der Taunus der einzige Wagen dieser Klasse in Deutschland, den Sie auch mit 2,0-Liter-V6 fahren können. Leistung: 90 PS/66 kW.

Das Ausstattungsniveau.

Das gesamte Ausstattungsniveau entspricht gehobenen Erwartungen. Das neue Vierspeichen-Lenkrad setzt gleich einen besonderen Akzent. Der Innenraum besitzt eine in Material und Zuschnitt spezielle



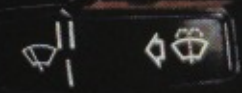
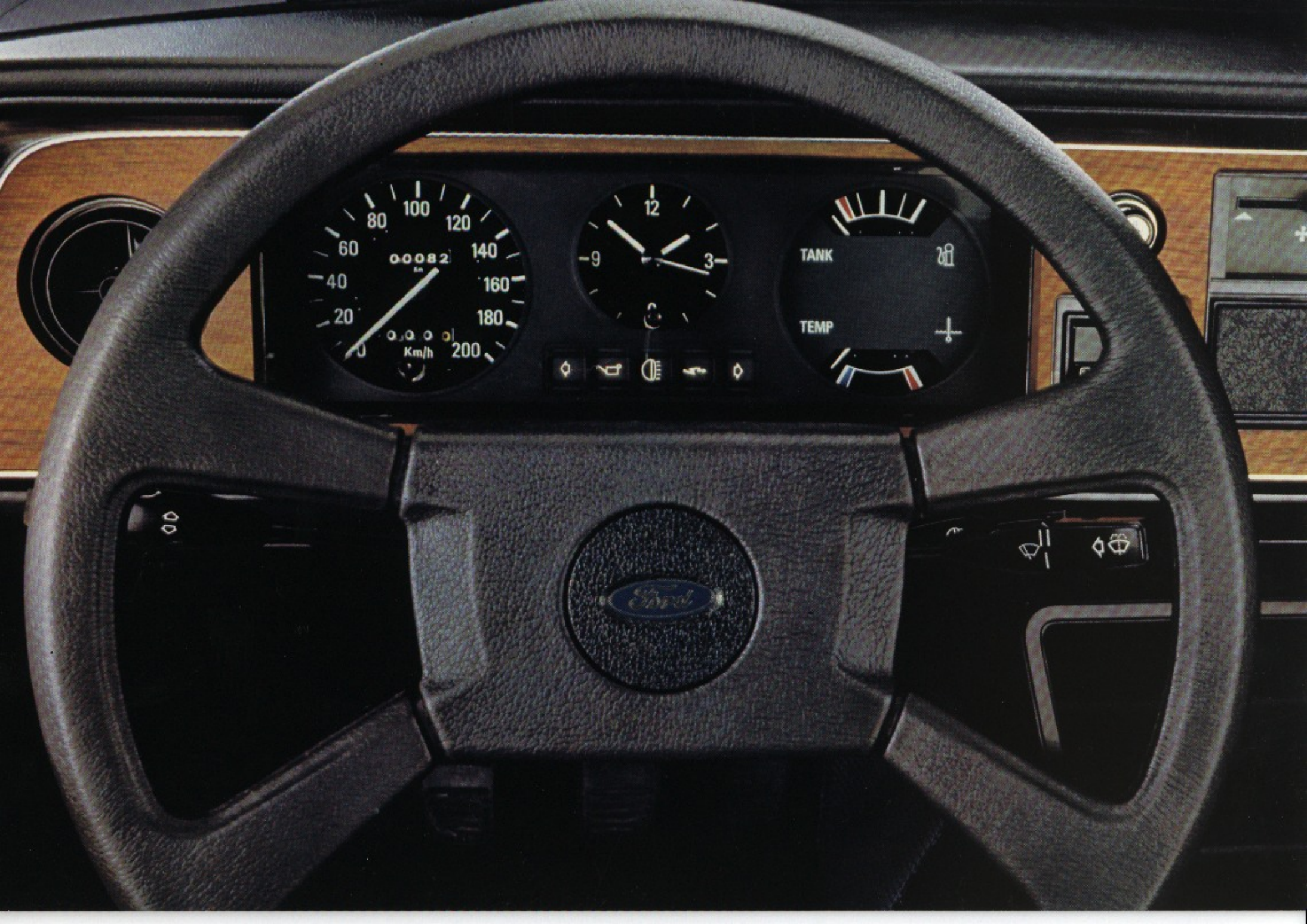
Polstergestaltung. Die vorderen Einzelsitze verfügen serienmäßig über höhenverstellbare Kopfstützen. Zur größeren Bequemlichkeit der Fondpassagiere wurden eine komfortable Einzelsitzformung der hinteren Sitzbank und eine ausklappbare, breite Mittelarmlehne vorgesehen.

Außerdem hat der GL gegenüber dem L-Modell zusätzlich eine Intervall-Schaltung für die Scheibenwischer sowie je eine praktische Kartentasche links und rechts an den vorderen Türen.

Von außen erkennt man den GL an den serienmäßigen 5½-Zoll-Sportfelgen und an den Seitenschutzleisten mit Gummieinlage. Daß seine großen Rechteck-Scheinwerfer mit dem intensiveren H4-Halogen-Licht bestückt sind, wird der Fahrer auf seiner ersten Nachtfahrt sofort registrieren. Auch dieses serienmäßige Detail betont, wieviel Wert Ford auf Ihre Sicherheit legt.

◀ Die spezielle Innenraum-Gestaltung

GL-Armaturenfront mit Vierspeichen-Lenkrad ▶



GL

Aus der Kombination des neuen Ford Taunus mit dem berühmten 2,0-Liter-V6-

Triebwerk entstand die kompakteste 6-Zylinder-Limousine auf dem deutschen Markt. Und gleichzeitig der einzige deutsche 6-Zylinder mit wirtschaftlichen 2 Litern Hubraum in dieser Klasse.

Mit diesem fast schon legendären Triebwerk von Ford verbindet sich seit seinem Erscheinen die Vorstellung einer gepflegten, weichen Laufcharakteristik. Und der Ruf einer für einen 6-Zylinder ungewöhnlichen Wirtschaftlichkeit.

Zu den Merkmalen dieser Maschine gehört ihre außerordentliche Kompaktheit, die sich aus der Anordnung der 6 Zylinder in V-Form ergibt.

Das ermöglicht den Einbau einer kurzen, besonders schwingungsarm laufenden Kurbelwelle, was ihre Laufruhe erklärt und außerdem die Lager schont. Die hohen Laufleistungen, von denen immer wieder berichtet wird, sind hier schon von der Konstruktion her angelegt. Ebenso die Wirtschaftlichkeit, die sich aus der konsequenten Anwendung des Querstrom-Prinzips ergibt: Kurze Ansaugwege und gerade Gasführung nutzen den Kraftstoff besser aus.

Der berühmte Ford-V6 mit 2 Litern Hubraum







Ford Taunus S. Sportlich-straftes Fahrwerk. 2-Liter-OHC oder 2,3-Liter-V6.



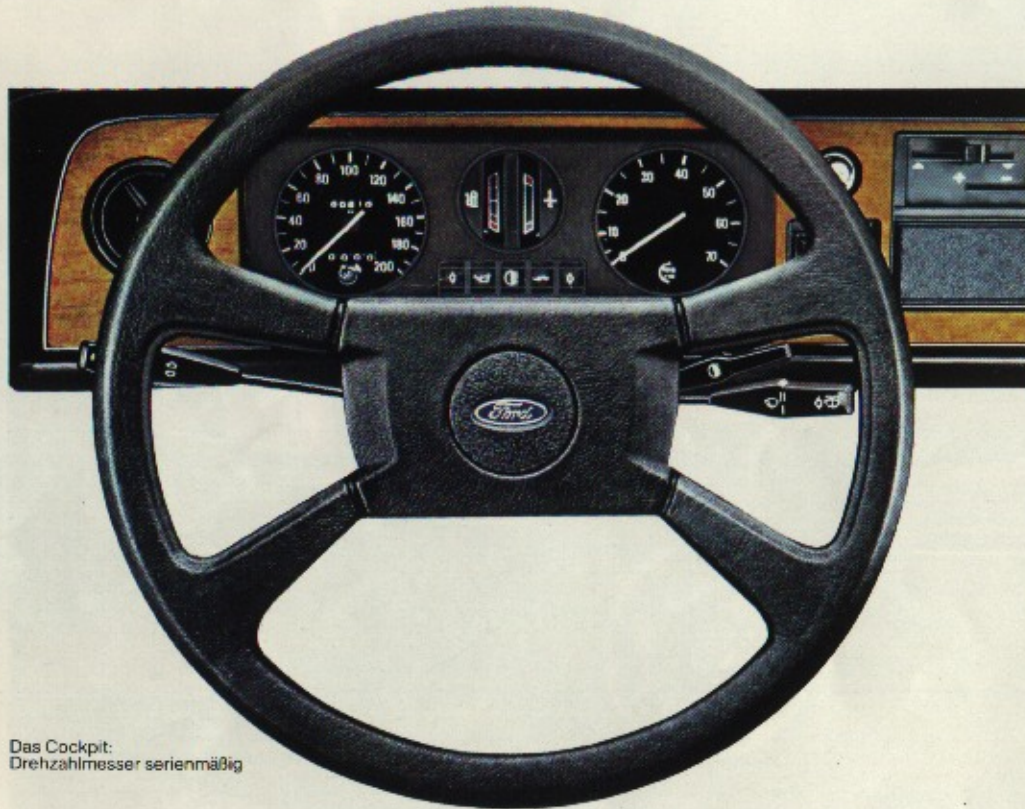
Es mußte die Konstrukteure reizen, den erreichten Entwicklungsstand der Fahrwerktechnik beim neuen Ford Taunus unter den noch anspruchsvolleren Bedingungen einer sportlichen Hochleistungsversion zu erproben. So entstand der Ford Taunus S.

Fahrwerk mit Gasdruck-Stoßdämpfern.

Der Wagen bekam serienmäßig Gasdruck-Stoßdämpfer und eine straffere Federungsanlegung, die die Räder auch bei forciertem Tempo und auf unebener Fahrbahn noch fester unter Kontrolle halten. Dem gleichen Ziel dienen die Aluminium-Sportfelgen, denn sie reduzieren das Gewicht der ungefederten Massen, haben also durchaus nicht nur eine optische Funktion. Breite Stahlgürtelreifen der Dimension 185/70 SR 13 erhöhen zusätzlich die Seitenführungskräfte.

98 PS serienmäßig.

Den ausgeprägten sportlichen Fahreigenschaften entspricht die Leistung der 2-Liter-Maschine – eine moderne, ganz auf Langlebigkeit und Unempfindlichkeit ausgelegte Konstruktion. Sie verfügt über einen Querstrom-Zylinderkopf mit leicht V-förmig im Brennraum angeordneten Ventilen und eine fünffach gelagerte Kurbelwelle. Ihre obenliegende Nockenwelle wird von einem wartungsfreien Zahnriemen angetrieben. Leistung: 98 PS bei



Das Cockpit:
Drehzahlmesser serienmäßig

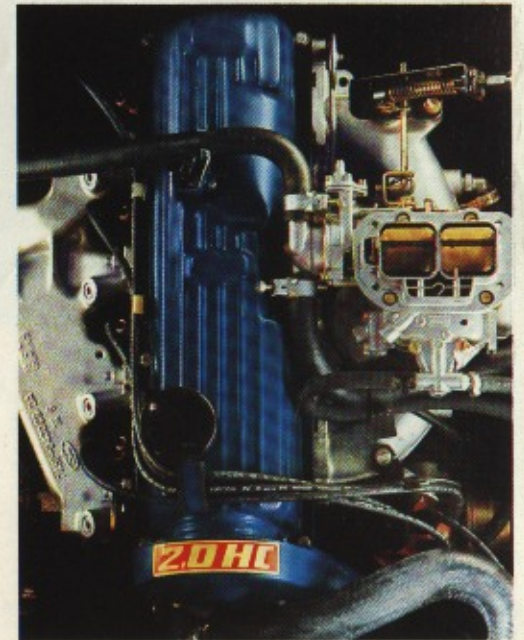
nur 5.200 U/min und ein Drehmoment von 15,4 mkp bei 3.500 U/min.

108 PS auf Wunsch.

Auf Wunsch ist auch der großvolumige 2,3-Liter-V6 mit 108 PS lieferbar. Sein bulliges Drehmoment von 18 mkp stellt sich schon bei 3.000 U/min ein.

Kennzeichen: sportliches Schwarz.

Schwarze Stoßstangen mit Gummieinlage, schwarzes Heck, schwarze Türgriffe. Schwarz sind auch das Vierspeichen-Lenkrad, die Mittelkonsole mit Zeituhr, die Ledermanschette für den Schalthebel und die höhenverstellbaren Kopfstützen. Ein großer Drehzahlmesser bereichert die



Der 2-Liter-OHC: 98 PS (ohne Luftfilter)

Instrumentierung. Dem sportlichen Charakter des Taunus S angemessen ist die Lampenbestückung. Er wurde zusätzlich zu den H4-Halogen-Hauptscheinwerfern mit Halogen-Weitstrahlern ausgerüstet.

Ford Taunus Ghia. Ein Spitzenmodell in seiner Klasse.



Automobile Individualität gehört zu den Ausnahmen unserer Zeit. Der neue Ford Taunus, der

mit dem Namen Ghia ausgezeichnet ist, bildet die Ausnahme. Er repräsentiert diese Individualität auf höchstem Niveau. Der Taunus Ghia ist eine Klasse für sich, unabhängig davon, welche Motorisierung sein Besitzer bevorzugt. Er hat eine Spitzenposition als 1,6-Liter. Und er unterstreicht diese Position, wenn er auf Wunsch zum 6-Zylinder wird. Mit einem geschmeidigen Ford-V6 von 2,0 oder 2,3 Litern Hubraum. Kennzeichnend für den technischen Rang des Taunus Ghia ist die serienmäßige Ausrüstung mit speziell abgestimmten Gasdruck-Stoßdämpfern, die hier weniger der Sportlichkeit dienen, sondern vielmehr eine weitere Steigerung der Fahrkultur bezwecken.

Das Erscheinungsbild des Ghia.

Seine Optik wird bestimmt durch die neuen Aluminiumfelgen, die breiten Stahlgürtelreifen 185/70 SR 13, eine markante Seitenschutzleiste mit Gummieinlage und die verchromten Fenstereinfassungen. Es entspricht den Vorstellungen von einem solchen Wagen, daß hier Ansprüche erfüllt werden, die gemeinhin als luxuriös gelten. Betrachten Sie einmal das exclusive Inte-



Aluminiumfelgen mit breiten Stahlgürtelreifen

riour im Ghia-Finish... die mit Holzfurnier ausgelegte Instrumentenfront, die serienmäßig einen Drehzahlmesser aufweist... die stoffbezogenen Armlehnen... den weichen Teppichboden oder die Ledermanschette um Schalthebel und Handbremse...

Scheinwerfer-Waschsystem serienmäßig.

Ein höchst praktisches Ghia-Detail ist das Hochdruck-Waschsystem für die H4-Halogen-Hauptscheinwerfer, dessen Düsen in die Stoßstangenhörner verlegt sind. Ihre besondere Funktionssicherheit beruht

darauf, daß dieses System ohne bewegliche Teile auskommt.

Zu den nützlichen Annehmlichkeiten eines Taunus Ghia müssen auch der von innen verstellbare Außenspiegel, die automatische Beleuchtung des Kofferraums und die Handbrems-Kontrolleuchte gezählt werden. Eine weitere Kontrolleuchte an der Instrumentenfront erlaubt Ihnen das Überwachen des Zweikreis-Bremssystems auf seine Funktionssicherheit.

Zwei zusätzliche geräumige Kartentaschen an der Rückseite der Vordersitze gestatten es Ihren Fondpassagieren alle die Kleinigkeiten griffbereit unterzubringen, die man unterwegs gern schnell zur Hand hat. Zusätzliches Geräuschkämpfungsmaterial macht den Taunus Ghia zu einem Wagen, in dem Sie nicht nur entspannt, sondern auch ungestört reisen werden.

Daß sein Kofferraum mit schwarzem Teppich ausgelegt ist, versteht sich bei einem Automobil dieses Ranges von selbst. Läßt eigentlich ein Auto wie der Taunus Ghia überhaupt noch Wünsche offen? Höchstens den nach einem automatischen Getriebe. Selbstverständlich ist auch dieser Wunsch erfüllbar: mit der speziell für Europa konstruierten 3-Stufen-Ford-Getriebe-Vollautomatik.

Das Interieur im Ghia-Finish
Der Taunus Ghia als 4türige Limousine







Ein ganzes Ende mehr. Ford Taunus Turnier.

Das Vorurteil, das sich früher einmal mit der Bezeichnung „Kombi“ verband, ist längst überholt. Es waren vor allem die praktisch eingestellten Familien, die diesen neuen Limousinentyp für sich entdeckten. Menschen mit einer freieren, unkonventionelleren Einstellung zu ihrem Auto.

Der neue Ford Taunus Turnier entspricht dieser Einstellung wie kaum ein zweiter. Er hat die Komfort-Qualitäten einer 4türigen Limousine plus dem zusätzlichen Lebensraum für unterwegs, der entsteht, wenn man das Limousinendach konsequent bis zum Heck verlängert und das Ganze mit einer 5. Tür abschließt.

Zum Turnier-Konzept von Ford gehört auch der variable Gepäckraum. Die Rücksitze lassen sich mit einem einzigen Handgriff nach vorne umklappen, so daß eine durchgehende Fläche von 1,90 m Länge entsteht, groß genug, um zur Not einmal darauf zu übernachten.

Der auf diese Weise entstehende Raum wird von keinem anderen deutschen Auto dieser Größenklasse übertroffen, weder in der Breite noch in der Höhe. Aber selbst wenn von dieser Erweiterungsmöglichkeit kein Gebrauch gemacht wird – der Raum hinter den Rücksitzen ist mit fast 1 Kubikmeter noch beachtlich genug.

Ansonsten entspricht der neue Taunus Turnier der Limousine: in der Fahrkultur, im Sicherheitswert und in der Ausstattung. Neben dem Grundmodell gibt es den Turnier auch als L- oder GL-Modell.



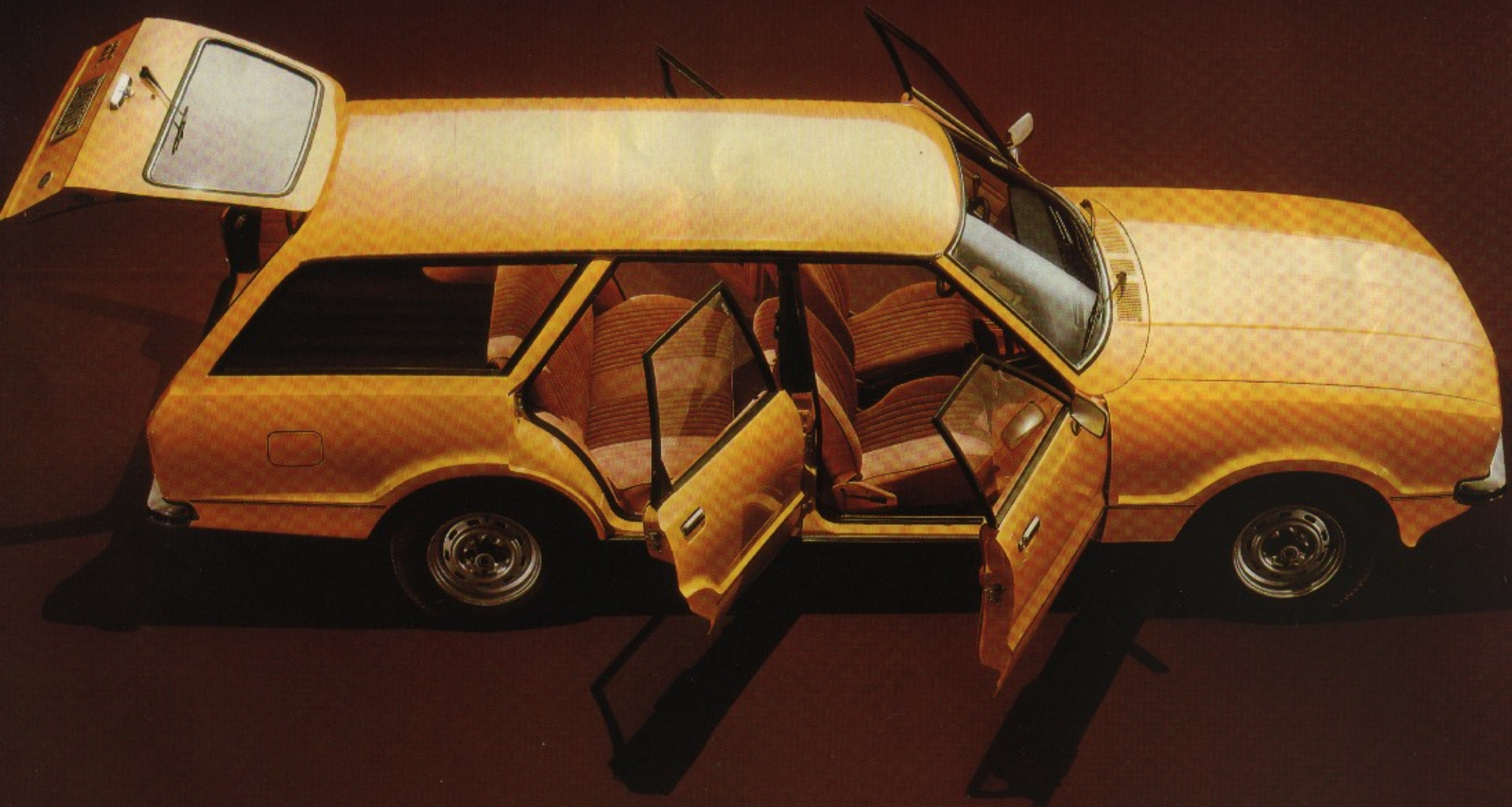
Empfehlenswert für diesen Autotyp ist eine elektrische Heckscheiben-Waschanlage. Sie ist serienmäßig ab Taunus Turnier L und beim Grundmodell zu einem vernünftigen Preis zu haben.

Die Motoren für den Taunus Turnier.

Normalbenzin:	Superbenzin:
Turnier	
1,3 Liter - 55 PS (40 kW) Normalbenzin	1,3 Liter - 59 PS (43 kW) Superbenzin
1,6 Liter - 68 PS (50 kW) Normalbenzin	
Turnier L	
1,3 Liter - 55 PS (40 kW) Normalbenzin	1,3 Liter - 59 PS (43 kW) Superbenzin
1,6 Liter - 68 PS (50 kW) Normalbenzin	2,0 Liter V6 90 PS (66 kW) Superbenzin
Turnier GL	
1,6 Liter - 68 PS (50 kW) Normalbenzin	2,0 Liter V6 90 PS (66 kW) Superbenzin
Normalbenzin (90 ROZ)	Superbenzin (97 ROZ)

◀ Große Hecktür mit innenliegenden Scharnieren und Aufhalte-Mechanismus

Der Ford Taunus Turnier L – für praktisch eingestellte Familien



Die Sicherheit, ein gutes Auto zu fahren.

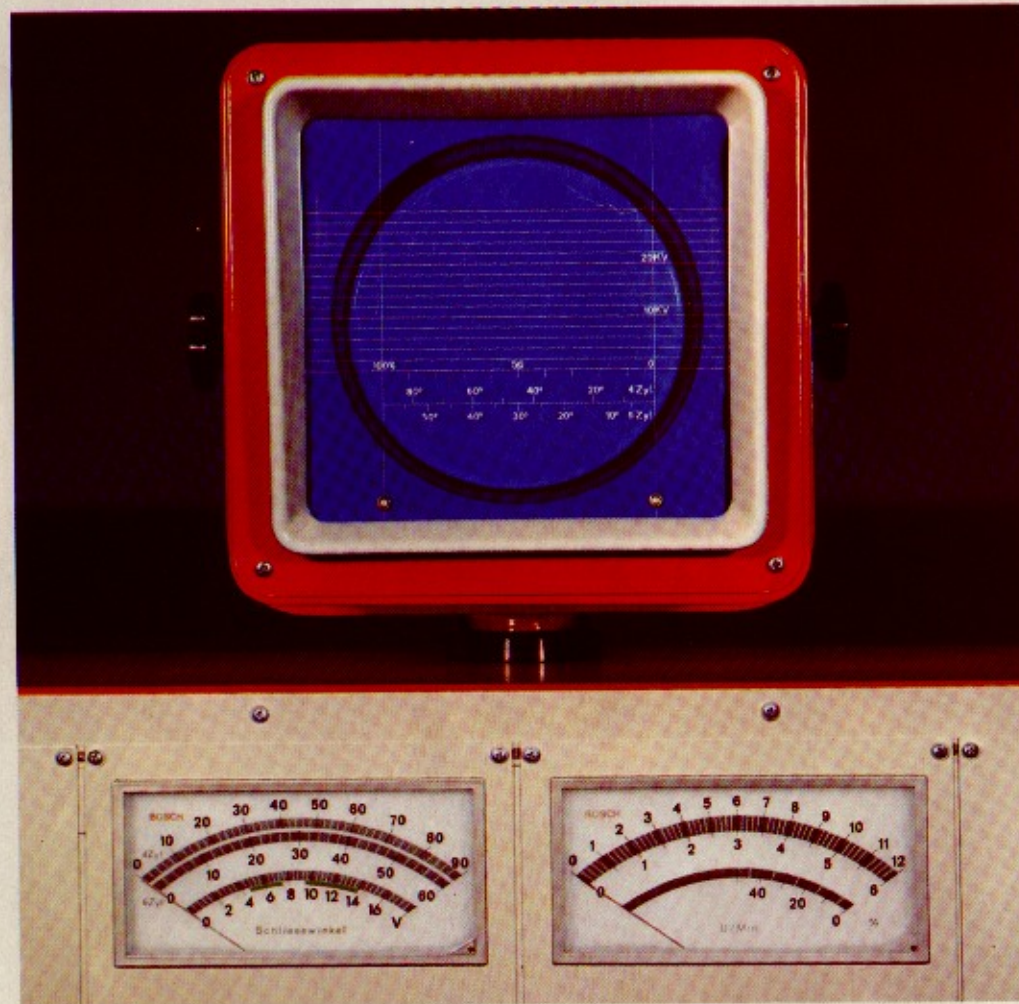
Diese Sicherheit läßt sich beim neuen Ford Taunus auf eine sehr einfache Formel bringen: 1 volles Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung – genau wie für jeden Ford-Pkw.

Daß Ford als erster deutscher Automobilhersteller die Qualität und den hohen Gebrauchsnutzen seiner Autos mit einer verdoppelten Garantie unter Beweis stellen konnte, hängt mit der Art zusammen, wie unsere Autos gebaut werden. Dazu ein paar Beispiele:

Jeder Ford-Motor hat bereits einen ausgiebigen Probelauf hinter sich, bevor er eingebaut wird. Wir prüfen dabei Kühlwasserdichtigkeit, Öldichtigkeit, Ventilspiel, Rundlauf, Zündung und die Funktion des Thermostates.

Auf Getriebeprüfständen wird jedes einzelne Getriebe vor dem Einbau auf Funktion und Geräuschverhalten getestet.

Acht Stunden lang werden Prüfmuster der Scheibenbremsen auf dem Schwungmassenprüfstand strapaziert. 150 Stoppbremsungen aus unterschiedlichen Geschwindigkeiten erhitzen die Scheiben auf über 500 Grad. Durch diese Brems-tests wird sichergestellt, daß Sie sich später auf Ihre Bremsen verlassen können. Die sorgfältige Verarbeitung beginnt beim Witterungsschutz der Karosserie. Nach dem Entfetten der Metalloberfläche wird die ganze Karosserie in einer 6stufigen Anlage phosphatiert. Diese Phosphat-schicht wird im Elektrotauchbad mit einer



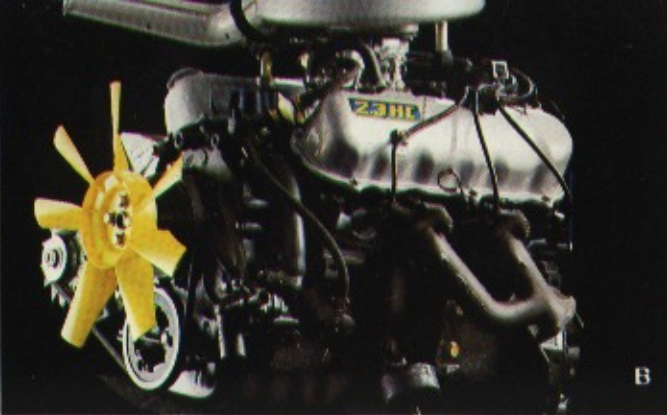
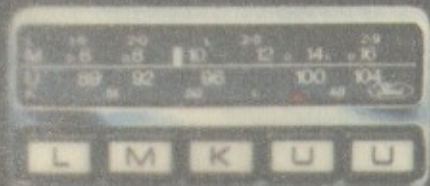
dichten Grundierung überzogen, die sich auch in den verstecktesten Winkeln aufbaut. Anschließend wird in einem elektrostatischen Verfahren bei 90000 Volt ein hochwertiger Spritzfüller aufgetragen. Die letzte Schicht – der kratzfeste, lichtbeständige Acrylic-Lack – vervollständigt den Witterungsschutz und nimmt dem Rost die Chancen. Das erweist sich in der Salzsprüh-Testkammer. Dort werden laufend der Produktion entnommene Karosserien jeweils 240 Stunden lang bei 35 Grad Wärme einem 4- bis 6prozentigen Salznebel ausgesetzt.

Wir kümmern uns gründlich um jedes Auto, das wir bauen. Damit Sie sich möglichst wenig darum kümmern müssen. Das Kühlsystem ist frostsicher bis minus 37 Grad C durch einen korrosionsschützenden Langzeit-Frostschutz. Getriebeölwechsel entfällt auf Lebenszeit. Motorölwechsel und Inspektion ist nur alle 10000 km einmal fällig.

Damit Sie immer sicher sein können, daß an Ihrem Taunus alles stimmt, bietet Ihnen der Ford-Händler hervorragenden Kundendienst. Der Wagen wird mit modernen elektronischen Meß- und Prüfsystemen durchgetestet und das Ergebnis in einem schriftlichen Zustandsbericht festgehalten. Sie können also vorher entscheiden, was gleich gemacht werden soll. Und was noch etwas Zeit hat.

◀ Moderne elektronische Prüfeinrichtungen

Planen Sie Ihre Probefahrt.



Wir würden uns freuen, wenn Sie das Ergebnis intensiver Entwicklung, den neuen Ford Taunus, in Ihrem Interesse einer ebenso intensiven Prüfung unterziehen. Ist er wirklich so gut, wie wir ihn in dieser Broschüre beschrieben haben?

Nehmen Sie diese Liste kritischer Fragen ruhig auf Ihre Probefahrt mit:

- Kann ein Wagen mit ungeteilter Hinterachse wirklich so viel Fahrkultur haben?
- Läßt sich der Wagen willig oder unwillig durch schnelle Kurven lenken?
- Bleiben die Hinterräder auf unebener Fahrbahn spurtreu oder werden sie unruhig?
- Müssen Sie bei 120 km/h auf der Autobahn lauter sprechen, wenn Sie sich unterhalten wollen?
- Wie steht es mit der Übersichtlichkeit nach vorn und nach hinten? (Einparken!)
- Lenkt sich das Auto leicht oder vermissen Sie eine Servolenkung?
- Ist die Bremswirkung feinfühlig oder bissig?
- Haben Sie Schwierigkeiten beim Rangieren und Wenden? (Wendekreis)
- Können Sie angeschnallt alle Bedienungsfunktionen erreichen?
- Schaltet sich das Getriebe tatsächlich so leicht und exakt, wie immer behauptet wird?
- Werden Sie durch Spiegelungen beim Ablesen der Instrumente gestört?
- Stößt man im Fond mit den Knien an die Vordersitze?
- Bieten die vorderen Einzelsitze genügend Seitenführung? Auch bequeme Oberschenkelaufgabe?
- Kommt bei geschlossenem Fenster genügend Frischluft ins Wageninnere?

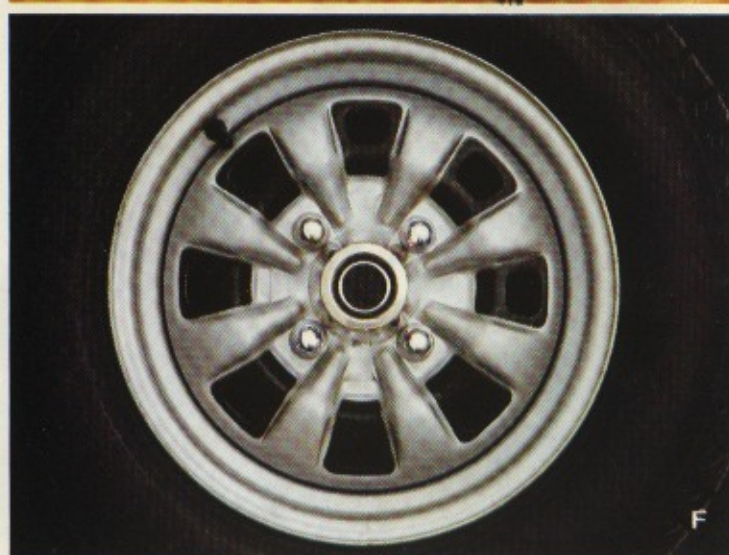
Einzelextras gegen Mehrpreis

	Taurus	Taurus L	Taurus GL	Taurus Ghia	Taurus S
E Außenspiegel, von innen verstellbar	●	●	●	S	●
Ausstellfenster hinten (2-Türer)	●	●	S	S	●
D Automatisches Getriebe (nicht für 1,3-l)	●	●	●	●	●
Dach mit Kunstlederbezug	●	●	●	●	-
Getönte Scheiben rundum	●	●	●	●	●
H4-Halogen-Hauptscheinwerfer	●	●	S	S	S
Höhenverstellbare Kopfstützen vorn	●	●	S	S	S
Metallic-Lackierung	●	●	●	●	●
A Radio mit vollversenkbarer Antenne	●	●	●	●	●
C Scheinwerfer-Waschanlage	●	●	●	S	●
Scheibenwischer-Intervallschalter	●	●	S	S	S
Sicherheitsgurte hinten	●	●	●	●	●
Stahlkurbeldach (nicht für Turnier)	●	●	●	●	●
Stoßstangenhörner mit Gummipuffern	●	●	●	S	S
F Sportfelgen 5 1/2" bzw. Alufelgen	●	●	S	S*	S*
Stahlgürtelreifen 185/70 SR 13	●	●	●	S	S
Tankverschluß (abschließbar)	●	●	●	●	●
Zeituhr	●	S	S	S	S
Drehzahlmesser anstelle Zeltuhr (nicht Turnier)	●	●	●	S	S

Motoren

	S	S	-	-	-
1,3-Liter-HC, 59 PS (43 kW)	S	S	-	-	-
1,3-Liter-LC, 55 PS (40 kW)	●	●	-	-	-
1,6-Liter-LC, 68 PS (50 kW)	●	●	S	S	-
2,0-Liter-HC-V6, 90 PS (66 kW)	-	-	●	●	-
2,0-Liter-HC, 98 PS (72 kW)	-	-	-	-	S
B 2,3-Liter-HC-V6, 108 PS (79 kW)	-	-	-	●	●

- S = serienmäßig
- = auf Wunsch gegen Mehrpreis
- = nicht verfügbar
- ! = auf Wunsch gegen Minderpreis
- * = Aluminiumsportfelgen



Ford Taunus. Technik in Zahlen.

Motor Vierzylinder-Reihenmotor mit obenliegender Nockenwelle (2,0 l/90 PS und 2,3 l/108 PS Sechszylinder-V-Motor)	Hubraum: Bohrung/Hub: Leistung/bel: Drehmoment/bel: Verdichtung: Vergaser:	ccm mm PS (kw)*U/min mkp (Nm)/U/min 8,0 : 1 Fallstrom	1294 79,0/66,0 55 (40)/5500 9,2 (91)/3000 8,0 : 1 Fallstrom	1294 79,0/66,0 59 (43)/5500 9,8 (96)/3000 9,2 : 1 Fallstrom	1593 87,67/66,0 68 (50)/5200 11,7 (115)/2700 8,2 : 1 Fallstrom	1993 84,0/60,1 98 (72)/5200 15,4 (151)/3500 9,2 : 1 Register	1998 84,0/60,1 90 (66)/5000 15,2 (149)/3000 8,75 : 1 Doppel	2293 90,0/60,1 108 (79)/5000 18 (177)/3000 8,75 : 1 Doppel	
Getriebe	Mechanisches, vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe, 1 Rückwärtsgang, Mittelschaltung/Automatisches Getriebe mit Drehmomentwandler, Dreigang-Planetengetriebe, Mittelwählhebel.								
Fahrleistungen	Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: Höchst- und Dauergeschwindigkeit: Kraftstoffverbrauch für 100 km (DIN):	sec km/h Liter	23,5 137 9,6 N	21,3 140 9,3 S	17,9 147 10,7 N	12,1 167 10,6 S	14,0 163 10,2 S	11,5 173 10,1 S	
			N = Normalbenzin (90 ROZ) S = Superbenzin (97 ROZ)						
Fahrwerk	Antrieb: Radauf- hängung und Federung: Bereifung und Felgen:	Hinterradantrieb vorn: Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern, Dreieckslenkern und Zugstreben, Querstablisaator und doppeltwirkenden Teleskop-Stoßdämpfern; hinten: spur- und sturzkonstante ungeteilte 4-Lenker-Hinterachse mit Schraubenfedern, zwei Längs- und zwei Diagonallenkern und doppeltwirkenden Teleskop-Stoßdämpfern, Querstablisaator. 165 SR 13 auf 4 1/4" (Ghia und S: 185/70 SR 13 auf 5 1/2"-Aluminiumfelgen)	Lenkung: Wendekreis: Bremsanlage:			Zahnstangenlenkung mit Sicherheitslenksäule, schüsselförmiges Sicherheitslenkrad 10,6 m Hydraulisches Zweikreis-Bremssystem mit selbstnachstellenden Scheiben- bremsen vorn und Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker. Mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend.			
Maße und Gewichte	Länge: Breite: Höhe: Radstand: Spurbreite: Leergewicht: Zul. Belastung: Zul. Gesamt- gewicht: Anhänge- last gebremst: Anhänge- last ungebremst: Kofferrauminhalt: Laderaum- volumen:	Lim./Turnier Lim./Turnier Lim./Turnier vorn/hinten Lim., 2tür. - mech./autom. Lim., 4tür. - mech./autom. Turnier - mech./autom. Lim., 2tür. - mech./autom. Lim., 4tür. - mech./autom. Turnier - mech./autom. Lim. - mech./autom. Turnier - mech./autom. Lim. - mech./autom. Turnier - mech./autom. Lim. - mech./autom. Turnier - mech./autom. Limousine Turnier, Rücksitzlehne stehend/vorgeklappt	mm mm mm mm mm kg kg kg kg kg kg kg kg kg kg kg Liter m ²	4340/4440 1700/1700 1362/1366 2578 1422/1422 1020 1040 1105 460 440 425 1480 1530 550 720 540 510 540 483 0,96/1,81	4340/4440 1700/1700 1362/1366 2578 1422/1422 1020 1040 1105 460 440 425 1480 1530 550 720 540 510 550	4340/4440 1700/1700 1362/1366 2578 1422/1422 1035 1055 1115 465 445 425 1500 1540 850/1200 920/1200 520/520 560/560	4340 1700 1362 2578 1422/1422 1060 1080 - 465 445 425 1525 - 1200/1200 - 530/530 -	4340/4440 1700/1700 1362/1366 2578 1422/1422 1110 1130 1175 455 435 435 1565 1600 1160/1200 1070/1200 560/560 600/600	4340/4440 1700 1362 2578 1422/1422 1110 1130 - 455 435 - 1565 - 1200/1200 - 560/560 -
Füllmengen	Kraftstoffbehälter: Kühlsystem einschl. Heizung: Ölwechselmenge einschl. Filter:	54 Liter 5,9 Liter 3,5 l für 1,3 und 1,6 l Motor; 3,75 l für 2,0 OHC-Motor; 4,5 l für 2,0 und 2,3 l V-6-Motor.							
Elektrische Anlage	12-Volt-Drehstrom-Anlage. Batterie: 44 Ah bis 1,6 l; 55 Ah ab 2,0 l bzw. Automatik.								

* Neue Einheit für Leistungsangabe bzw. Drehmoment im internationalen Einheitssystem (SI-Einheiten).



Das Zeichen der
Vernunft.