

# LA FORD TAUNUS 2000 GHIA

Toute de séduction



Chez Ford, comme chez Opel d'ailleurs, la politique de conception des nouveaux modèles diffère sensiblement de celle des constructeurs français. L'objectif prioritaire, immuable, est d'offrir à la clientèle des voitures à l'aspect cossu pour des tarifs raisonnables. Dans ce but on minimise les études et recherches sur le plan technique, en se contentant d'améliorer très progressivement des éléments mécaniques existant depuis des années. Ainsi, la Ford Taunus souvent critiquée par les essayeurs pour sa suspension AR, demeure-t-elle un excellent cheval de bataille.

● **EQUIPEMENT — FINITION** : chez Ford, qu'il s'agisse d'Escort, de Fiesta, de Taunus ou de Granada, la version Ghia est toujours remarquablement présentée. Ainsi, la Taunus 2000 Ghia bénéficie-t-elle de projecteurs à iode, d'un pare-brise en verre feuilleté, de ceintures à enrouleurs, de roues en alliage léger, etc. Les Ghia se distinguent en outre par un toit vinyl. Dans l'habitacle, le tableau de bord sobre et classique est bien présenté, la moquette est belle et épaisse, les intérieurs de portes reçoivent une belle sellerie.

● **CONFORT ET BRUIT** : au niveau des sièges, le confort est très satisfaisant car, contrairement à la tendance germanique dans ce domaine, ils sont assez moelleux et largement dimensionnés. Côté suspension en revanche, impossible d'ignorer les méfaits de l'essieu rigide sur les routes au revêtement dégradé. Les passagers arrière sont naturellement les plus concernés. Le silence de

fonctionnement, élément déterminant au niveau du confort, demeure excellent en ville ou sur route à 90 km/h, mais devient comparativement moins bon sur autoroute à 130-140 km/h et médiocre si l'on sollicite réellement le moteur qui rechigne à monter en régime.

● **HABITABILITE** : la Taunus existe donc en 1300, 1600, 2000 et 2300. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que ce modèle jugé très spacieux dans la catégorie 1300 soit ici, dans sa configuration 2000 et, comparé à la concurrence, crédité d'une habitabilité moyenne. La largeur aux coudes de 139 cm à l'avant comme à l'arrière est suffisante, mais l'espace entre les sièges avant et arrière, comparé à ce que peuvent offrir la CX ou la R 20 par exemple, paraît insuffisant.

● **COFFRE** : comme celui de la 504, il bénéficie d'une largeur exceptionnelle : 145 cm. Ses cotes, qui correspondent à des valeurs moyennes relevées par nos soins, donnent un excellent volume.

● **MOTEUR** : la puissance revendiquée par le constructeur est de 98 ch DIN à 5 200 tr/mn. Elle se situe donc à un niveau comparable à ce qui est annoncé par Peugeot pour la 504 TI (100 ch DIN) ou par Citroën pour la CX 2000 (102 ch DIN). Paradoxalement, les performances de ces trois modèles sont très différentes. Mais au-delà des performances chiffrées, il y a l'agrément d'utilisation et, sur ce plan, le moteur de la Taunus serait très agréable s'il montrait plus de bonne volonté à monter en régime et s'il était un peu plus sobre.

● **TRANSMISSION** : la boîte de vitesses, comme le moteur et la suspension, est classique et de conception ancienne. Mais sa simplicité et la précision de sa commande font qu'elle fonctionne remarquablement bien. Les verrouillages sont fermes, le guidage est précis, la course du levier n'est ni trop longue ni trop courte, c'est impeccable. De la même manière, la synchronisation comme l'étagement sont corrects, de même que le silence de fonctionnement.

● **DIRECTION** : n'étant pas assistée, elle est assez lourde à manœuvrer en ville. Toutefois, bien que plus directe que les directions non assistées d'Audi ou de Citroën l'effort à fournir (pour parquer par exemple) demeure raisonnable. Sur la route, sans offrir une

précision exemplaire, la direction de la Taunus s'avère agréable.

● **TENUE DE ROUTE** : la tendance sousvireuse de ce modèle a été sensiblement atténuée par les modifications qui ont été apportées au train avant en 1976. Bien sûr, l'essieu arrière rigide demeure un handicap lorsque la route est mauvaise mais, dans le cas contraire, le comportement est sain et, compte tenu de la puissance relativement modeste du moteur, la moyenne honorable réalisée sur le circuit routier de Montlhéry (113,5 km/h) le prouve.

● **FREINAGE** : en dehors d'une très légère « élasticité » de la pédale, les freins de la Taunus 2000 fonctionnent très bien. La pression à exercer sur la pédale est raisonnable, les ralentissements, même violents, s'effectuent généralement en ligne et sans problème de blocages de roues dès lors que le revêtement de la route est bon.

● **CONSOMMATION** : dans ce domaine, on remarque à la lecture du tableau des performances (page 46) que les différences entre les modèles de cette catégorie ne sont pas très importantes. La Taunus figure cependant, d'après nos relevés, parmi les plus gourmandes avec 11,50 l/100 km à 120 km/h sur autoroute et 9,44 l/100 km à 75 km/h de moyenne sur route.

● **CONCLUSION** : des roues arrière indépendantes et un moteur plus brillant feraient de la Taunus Ghia 2000 un modèle redoutable pour la concurrence. Pour l'heure, son rapport encombrement/habitabilité, sa qualité de présentation et son prix constituent déjà de sérieux atouts qui s'ajoutent à une solidité reconnue.

## POUR

- Présentation
- Sièges
- Habit./encombrement
- Coffre
- Boîte de vitesses

## CONTRE

- Essieu AR rigide
- Moteur
- Consommation
- Direction (ville)

