EIN „GEDICHT IN STAHL“: DER TAUNUS 12M G13

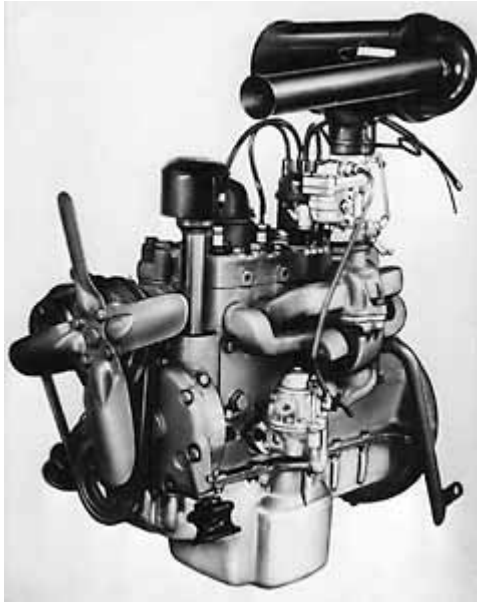
Ein Meisterstück besonderer Art präsentierten die Kölner Ford-Werke am 8. Januar 1952 in den neu errichteten Messehallen der Domstadt: den Ford Taunus 12M. Hatten bereits ein Jahr zuvor die englischen Ford-Ingenieure mit den gänzlich neu konstruierten Ford Consul und Ford Zephyr Six die Ponton-Form salonfähig gemacht, so folgten nun die deutschen Kollegen mit ihrer Version einer fortschrittlichen Neuschöpfung.

Epochale Entwicklung

Mit Recht sprachen die Ford-Werbetexter von einer Form und Technik, die ihrer Zeit voraus war. Die selbsttragende Pontonkarosserie des 12M schlug die betagte Buckel-Form des Vorgängers um Längen: Sie war geräumiger, und dank großer Fensterflächen war der Innenraum weitaus heller als beim alten Taunus. Eine durchgehende vordere Sitzbank, Lenkradschaltung und ein zweispeichiges Lenkrad überraschten ebenso wie kleindimensionierte 13-Zoll-Räder. Technisch wartete der - werksintern G13 genannte - 12M mit Einzelradaufhängung vorn sowie trapezförmigen Schwungarmen und Schraubenfedern auf. Die alten Querblattfedern hatten ausgedient. Stattdessen wurde die starre Hinterachse von Längsblattfederpaketen gedämpft.

Fahrender Raum

Die Presse reagierte euphorisch auf den neuen Kölner Sprössling: Von „vollendeter Zweck-mäßigkeit“ war die Rede, von einem „Gedicht in Stahl“, von „Raumwunder“ und „Aussichtswagen“. Auch das „temperamentvolle“ Triebwerk wurde angesprochen; doch handelte es sich dabei immer noch um die alte Vorkriegsversion mit seitlichem Ventiltrieb. Lediglich die Motorleistung wurde um vier auf insgesamt 38 PS angehoben. Trotzdem war die Sensation perfekt: Ein „neuer Stern“ zierte den deutschen Autohimmel, das zweite Ponton-Gestirn nach Borgward ging auf.



Der Motor im 12M: 38 Pferdestärken

Entscheidend für den Erfolg des 12M war neben eingehenden Marktanalysen die „Entwicklungshilfe“ des amerikanischen Stammwerks in Detroit. Die dortigen Design-Studios warteten mit Entwürfen auf, die dann in Köln und bei „Chausson“ in Paris (unter Leitung des Karosserie-Fachmanns Larry Boysel) in Blech umgesetzt wurden. Schwierigkeiten bereitete die Namensgebung: Nach „Eifel“ und „Taunus“ hätte der neue Typ eigentlich „Hunsrück“ heißen

12M-58, der letzte Weltkugeltaunus

müssen; doch einigte man sich schließlich auf die Beibehaltung des alten klangvollen Namens mit einer Zusatzbezeichnung: „M“ für „Meisterstück“ – DKWs Meisterklasse ließ grüßen – mit einer davor gesetzten „12“ als Hinweis auf den Hubraum von 1,2 Litern. Als Krönung prangte in der Mitte der Motorhaube eine Weltkugel - ein Zeichen, das Internationalität dokumentieren sollte. Der damalige Generaldirektor der Ford-Werke, Erhard Vitger, hatte dabei natürlich auch den Export im Sinn...

Die Modellpalette

Am 4. Januar 1952 lief der erste 12M vom Montageband der eigens für die Produktion des neuen Taunus errichteten Halle F. Fast 31.000 Einheiten zum Stückpreis von 7.535 Mark verließen die Kölner Werkstore bis Jahresende. Erst 1953 gesellten sich ein Kombi (G13K) und zwei Cabriolet-Versionen von Deutsch/Köln dazu. Das Langenthal-Cabrio, das im März 1952 auf dem Genfer Salon präsentiert wurde, blieb ein Prototyp.

Seltener Anblick: Ein 12M Deutsch-Cabrio im (offenen) Polizeieinsatz

Spar-Taunus – der „12“

Die Preis- und Modellpolitik Vitgers, aber auch „Kinderkrankheiten“ des 12M verursachten eine Senkung der Preise zu Beginn des Jahres 1953 und die Einführung eines Sparmodells. Dieser abgespeckte „Taunus 12“ (G13 A) war etwas für echte Naturburschen: Einzelsitze auf Stahlrohrgestellen sowie Mittelschaltung mit antiquiertem Schalthebel. Jeglicher Chrom fehlte, auf

Endmontage des 12M in der Halle F der Ford-Werke in Köln-Niehl, 1955

Accessoires wie Aschenbecher oder Zeituhr wurde bewusst verzichtet. Im Winter ersetzen wohlige Gedanken an eine warme Stube die Heizung; die Stoßstangen bestanden aus poliertem Aluminium. Diesen „Gebrauchswagen von vollendeter Zweckmäßigkeit“ gab es bis Juni 1955 zum Sparpreis von zuletzt 5.300 Mark. Kombi und Kastenwagen (G13 AC) wurden ab März 1953 ins Programm aufgenommen und blieben wie die Cabriolets bis Ende 1954 in Produktion. Ein Pick-Up (G13 U) rundete das reichhaltige Angebot ab.

Modernes 1,5-Liter-Triebwerk

1955 zeigte Ford den Kunden die Zähne: Das ab Januar 1955 und bis August 1957 gebaute 12M-Modell (12M-55) - der Kombi lief nur knapp sieben Monate vom Band - hatte nunmehr senkrecht verlaufende Chromleisten im nach wie vor zweigeteilten Kühlergrill. Die Innenausstattung wurde

Edel-Kombi mit Zweifarbenlackierung: 15M, 1955 – 1957

zugunsten des neuen Schwestermodells etwas abgemagert, das zeitgleich mit dem 12M produziert wurde. Dieser 15M (G4B) sollte als Konkurrenz zu Opels Olympia-Rekord und Borgwards Hansa auftreten. Dafür musste aber ein stärkeres Triebwerk zum Einsatz kommen, das die Ford-Ingenieure aus Plänen für einen 1,2-Liter-Reihenvierzylinder-Motor abwandelten. Die Konstruktion besaß neben einer hohlgegossenen Kurbelwelle hängende Ventile mit seitlicher Nockenwelle.
55 PS leistete die 1,5-Liter-Maschine, die den 15M auf eine Höchstgeschwindigkeit von fast 130 km/h beschleunigte. Äußerlich unterschied sich der große Bruder vom 12M durch geänderte Rückleuchten, modifizierte Zier- und Chromleisten, einen horizontal durchlaufenden Kühlergrill und vordere, zusätzlich die Breite des Wagens betonende Blinker. Neu waren auch der Tankeinfüllstutzen hinter dem Nummernschild, eine elegante Innenausstattung mit Breitbandtacho und hängende Pedale (im Gegensatz zum 12M mit Rundinstrumenten und stehendem Pedalwerk).

Dienstmädchen im Abendkleid

Die 37. Internationale Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt zeigte auf dem Ford-Stand Edles: einen Ford 15M de Luxe. Dieser von September 1955 bis August 1957 hergestellte Nobelponton brillierte durch sein extravagantes Aussehen: Modische Haifischzähne und bullige Stoßstangenhörner säumten die markante Front; eine dreifach abgesetzte Zweifarbenlackierung,

Dienstmädchen im Abendkleid: der 15M de Luxe

Weißwandreifen, eine luxuriöse Innenausstattung und jede Menge Chrom verliehen dem Wirtschaftswunderwagen Exklusivität. Den „de Luxe“ gab es nur als Limousine; dagegen war die Palette der Normalausführung mit Limousine, Kombi/Kasten und Cabriolet (Deutsch) gut bestückt. Eine weitere Änderung gab es für die 55er 12M/15M-Modelle: Der Kühlergrill war bei beiden durchgehend (horizontal) und mit kleinen Quadraten bestückt - beim 12M etwas gröber, beim 15M feiner. Vollsynchronisiert konnte jetzt das Dreigang-Getriebe geschaltet werden. Die 15M-Ausstattung wurde zugunsten des neuen 17M etwas vereinfacht, die de-Luxe-Version ersatzlos gestrichen. Dafür freuten sich Ford-Stammkunden wieder über einen Kombi, den es als 12M und 15M gab.

Ford mit Bauchbinde

Frischluftenthusiasten mussten bis zum September 1959 auf ein offenes Gefährt warten: Deutsch offerierte ein viersitziges Cabriolet für den 60er Ford-Jahrgang. Die Zeit war reif für ein moderneres Automobil, doch schickten die Kölner erneut den 12M (G13 AL) ins Rennen: der 15M hatte bereits 1959 von der Bühne abtreten müssen. Gerüchte um einen Wagen mit 1,2-Liter-Motor bei Opel veranlassten die Ford-Führung, den betagten G13 noch einmal aufzumöbeln. Hervorstechendste Merkmale gegenüber dem alten Modell waren die glatte Motorhaube ohne Weltkugel, der breite Kühlergrill mit integrierten Blinkern und die Betonung der Linie durch neue Zierleisten über den seitlichen Sicken; häufig war der Zwischenraum farbig abgesetzt (daher die Bezeichnung „Seitenstreifentaunus“). Die größere Heckscheibe verschwand an der oberen Dachkante unter einem Vorsprung.

Sachlich: Das Armaturenbrett des 12M-60 Seitenstreifen-Taunus

Unter dem Blech hatte sich wenig geändert: Drei Rundinstrumente und ein Dreispeichenlenkrad lockerten das Cockpit auf; der alte 38 PS-Motor verrichtete weiter seinen Dienst im 12M. Auch die 1,5-Liter-Maschine fand wieder Verwendung: im 12M-55-PS. Die Bezeichnung „15M“ wurde bis zur Einführung des P6 nicht mehr verwendet. Weitere Abweichungen waren die modifizierte Vorderachse und Federung, Bremsanlage und Zylinderköpfe für den 1,5-Liter-Motor. Im September löste der frontgetriebene 12M P4 den pensionsreifen G13 ab. Eine neue Ära bahnte sich an: Kölner Ford-Modelle mit V-Motoren.

Alexander Weinen, Ford-Geschichtswerkstatt