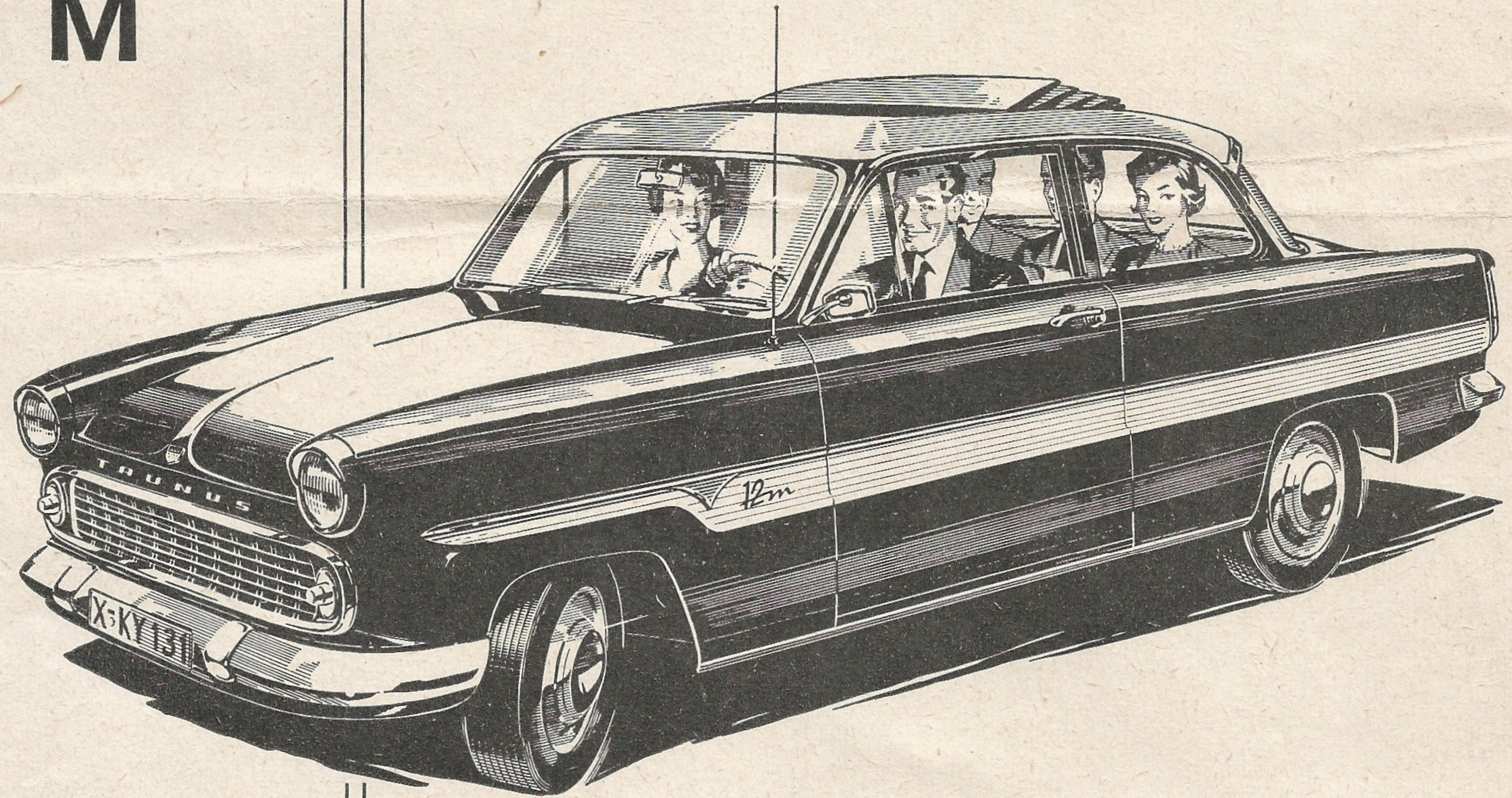


TEST

F O R D K Ö L N

TAUNUS
12 M

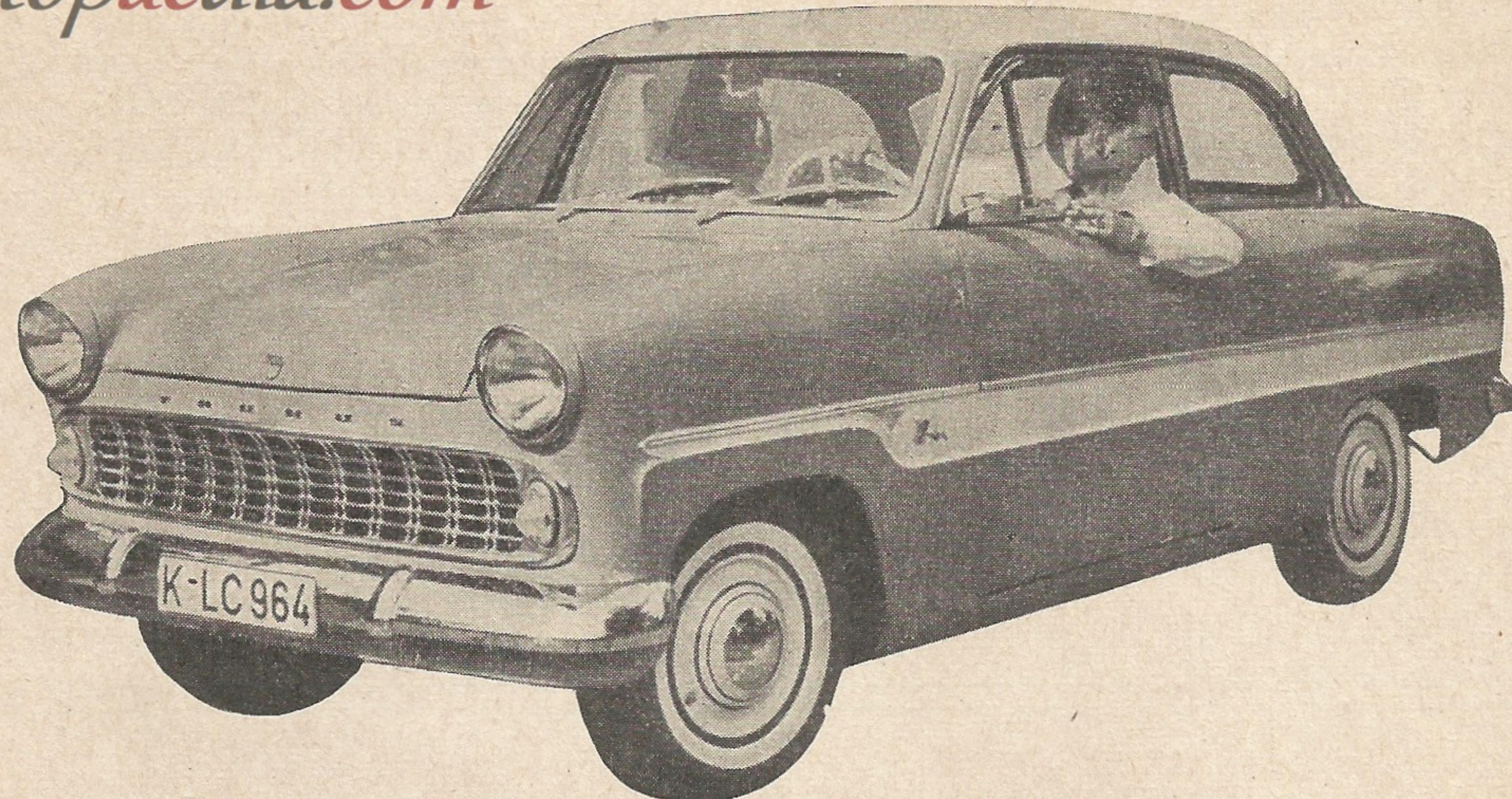


Sonderdruck aus

Kraft
hand

Heft 23 - 12.11.1959

Wilhelm Jahns
Automobile u. Traktoren
G. m. b. H. & Co.
Hildesheim
Bismarckplatz • Ruf 3366/67/68



FORD Taunus 12 M

Es ist manchmal viel einfacher, eine völlig neue Autokonstruktion fahrerisch und technisch zu begutachten, als ein Fahrzeug, das in seiner Grundkonzeption ziemlich gleich geblieben ist; denn es liegt die Gefahr nahe, daß man es unterbewertet. Der Mensch ist nun einmal so eingestellt, daß er auf etwas Modisches positiver anspricht und erst bei näherem Zusehen und Überlegen zu dem Schluß kommt, daß das Alte gar nicht so abwegig, auf alle Fälle aber erprobt ist. Schließlich dürfte nicht nur das als gut angesprochen werden, was neu oder um jeden Preis anders ist. Dieser Gedankengang sei vorausgeschickt, obwohl er wie eine Entschuldigung klingen mag, aber beileibe keine ist. Es gibt hier nichts zu entschuldigen; der neue Taunus 12 M weist so viele Pluspunkte auf, daß er weiterhin ein gutes Käuferpublikum finden wird. Natürlich sind es nicht ausgesprochen sportliche Fahrer, die sich gerade diesen Wagen heraussuchen; aber jene, die wirtschaftlich fahren wollen, denen ein Kleinwagen zu wenig Raum bietet, und die auf ein gut eingespieltes und überall erreichbares Kundendienstnetz Wert legen, werden den 12 M in den engeren Kreis ihrer Wahl ziehen.

Die neue verbesserte Form

Der so geschätzte große Innenraum bringt es mit sich, daß das Gesamtbild des Wagens etwas gedrungen erscheint; und es war keine schlechte Idee, diese Form durch die neuerdings aufgebrachten seitlichen Bänder etwas zu strecken. Dazu trägt auch das etwas flacher gewordene Dach bei, das nunmehr über das Heckfenster zurückgezogen ist. Das Heckfenster selbst wurde breiter und fügt sich recht gut in die seitliche Linie ein. Auch das Fortfallen des unmotivierten Wulstes mit der Erdkugel am Bug unter gleichzeitigem Herabziehen der Motorhaube verstärkt nunmehr den gefälligen äußeren Eindruck, der durch den hübschen Grill noch unterstrichen wird. Es ist in diesem Zusammenhang immer interessant zu beobachten, wie das Publikum auf ein neues Modell, das man irgendwo abgestellt hat, reagiert. Obwohl dies kein absoluter Wertmesser ist, muß ich sagen, daß ich selbst erstaunt war, wie sehr der an sich nicht auffallende Wagen Beachtung fand und wie oft nach Preis und näheren Daten gefragt wurde; ein Zeichen dafür, daß der Mann auf der Straße einen klaren Blick für Realitäten hat und nicht nur rein modisch orientiert ist. Es war jedenfalls erstaunlich, wie Leute, die keine direkten Bindungen zum Automobil haben, doch diese Dinge abzuwagen in der Lage sind. Die Überlegungen waren bestimmt von Preis und Haltungskosten einerseits und dem dafür gebotenen Gegenwert andererseits. Und von diesem Blickwinkel gesehen schneidet der 12 M recht gut ab. Aber das nur nebenbei. Vielleicht haben dieselben Überlegungen die Werkleitung von Ford bestimmt, den 12 M in dieser verbesserten Form weiterzubauen. Nun ist es aber nicht so, daß an dem Wagen weiter nichts verändert worden wäre.

Der letzte „Seitengesteuerte“

Die Grundkonstruktion des Motors geht auf das Jahr 1934 zurück. Er ist also ein Vierteljahrhundert alt und hat unterdessen zahlreiche Verbesserungen erhalten. Nachdem man sich entschlossen hat, den Motor weiter zu verwenden, machte er eine neuerliche Mauserung durch. Er ist nach wie vor seitengesteuert, hat aber gepanzerte Auslaßventile und verbesserte Pleuel (Lagerschalen) bekommen und ist dadurch einem ständigen Vollastbetrieb noch besser ge-

wachsen. Der neue Vergaser mit warmwasserbeheiztem Flansch und Beschleunigerpumpe ist wirtschaftlicher. Die neue Vergaserbestückung verleiht dem Motor auch ein etwas höheres Drehmoment (nunmehr 7,8 mkg bei 2200 U/min). Gleichzeitig erhöhte man die Verdichtung (es kann aber nach wie vor Normalbenzin gefahren werden), so daß der Motor in den unteren Drehzahlen mehr Mumm bekam, der Wagen in der Spitzengeschwindigkeit aber nahezu gleich blieb. Der Motor geht ohne jeden merkbaren Übergang vom Stand auf höchste Drehzahl und bleibt selbst im oberen Drehzahlbereich sehr laufruhig. Nur beim Übertouren in den unteren Gängen machte sich ein Geräusch, das vermutlich vom Ventilator herrührte, bemerkbar. Die Betriebstemperatur war exakt geregelt. Auch bei längeren Autobahnsteigungen erhöht sie sich nicht merklich, ein Zeichen dafür, daß das Kühlungssystem nicht zu knapp ausgelegt ist. Sonst wäre über den bewährten Motor nicht viel zu sagen, außer daß er auch nach bereits frostigen Nächten ohne Zögern gut startete, so daß man mit halber Kraft sofort losfahren konnte. Die Betriebstemperatur stellte sich überraschend schnell ein. Bei Fahrten, vollbesetzt und mit reichlich Gepäck, in ziemlich bergigem Gelände verbraucht er als Höchstes 9,2 Liter auf 100 km/h, bei forciertem Autobahnfahrt mit 2 Personen besetzt 8,6 Liter, so daß der durchschnittliche Verbrauch im täglichen Fahrbetrieb sich um die 8 Liter herum bewegen dürfte.

Getriebe nach Wahl

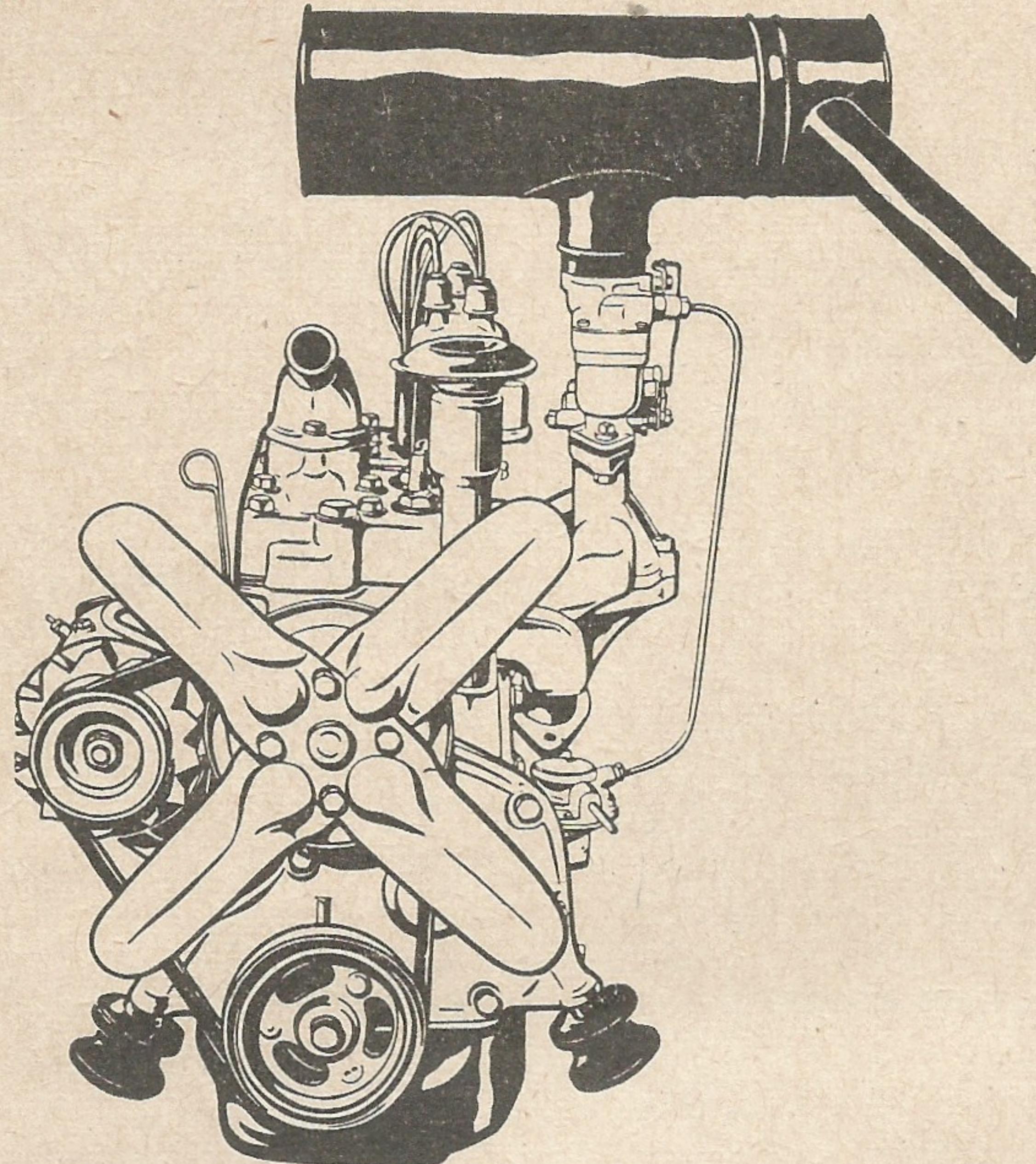
Der getestete Wagen hatte ein Vierganggetriebe, bei dem der 2., 3. und 4. Gang synchronisiert sind. (Die Normalausführung ist ein vollsynchroisiertes Dreiganggetriebe.) Die Synchronisierung arbeitet prompt, so daß nunmehr ohne eine Zwangspause schnell geschaltet werden kann, was zweifellos einen Vorteil bei Bergfahrten bedeutet. Der 1. Gang reicht bis ca. 30 km/h, der 2. Gang bis 55 km/h, der 3. Gang, und das ist wichtig, bis 85 km/h. Die Endgeschwindigkeit wurde mit 119,2 km/h ermittelt. Daß das Fahrzeug recht munter geworden ist, zeigen die folgenden Beschleunigungswerte:

von 0 auf 40 km/h in 6,2 Sek. (1. und 2. Gang);
von 0 auf 60 km/h in 10,3 Sek. (1., 2. und 3. Gang);
von 0 auf 80 km/h in 22 Sek. (1., 2. und 3. Gang).

Zur Beschleunigung von 60 auf 80 km/h wurden im 3. Gang 8,8 Sek. benötigt. Für dieselbe Beschleunigung im 4. Gang jedoch 13,3 Sek. Das Vierganggetriebe bringt bei Überholvorgängen und bei häufigem Fahren in gebirgigem Gelände schon Vorteile. Man darf diese vier Gänge aber auch nicht überbewerten, besonders dann nicht, wenn, wie hier beim Dreiganggetriebe — ich hatte Gelegenheit, auch einen solchen Wagen zu fahren — die Gänge richtig liegen. Das Getriebe selbst war besonders am Anfang etwas schwer schaltbar, anscheinend war es noch zu neu, und die Arretierungen hielten zu stramm, besonders die des Rückwärtsganges.

Hinterachse und Bremsen

Die Hinterachse ist in Zug und Schub nicht zu hören. Die Übersetzung wurde dem erhöhten Drehmoment angepaßt. Die Bremse kann — nicht nur im Hinblick auf die zu erreichenden Geschwindigkeiten — als außerordentlich gut bezeichnet werden.



Der neue Taunus 12 M behält den bewährten 38-PS-Motor, aber mit neuem Zylinderkopf, neuem Vergaser mit Beschleunigerpumpe, neuem Ansauggeräuschdämpfer und neuem Auspufftopf. Die Auslaßventile sind gepanzert. Die Verdichtung wurde erhöht — für ein stärkeres Drehmoment und günstigere Kraftstoff-Ausnutzung.

Es wurden mittlere Verzögerungen von ca. 7 m/sek² — allerdings auf trockener Betonstraße — erzielt. Dabei hielt das Fahrzeug die Spur korrekt ein. Die Kontrolle auf einem Bremsenprüfstand bestätigte diese Ergebnisse und zeigte außerdem eine äußerst günstige Bremslastverteilung von Vorder- und Hinterachse. Die Handbremse als Feststellbremse genügte vollauf den Anforderungen, nur sollte der Stockgriff, der mit der linken Hand bedient werden muß, durch eine helle Farbe etwas besser sichtbar gemacht sein. Man übersieht ihn allzu leicht im Schatten des Armaturenbrettes, und die Gefahr, ein Stück Weges mit etwas angezogener Bremse zu fahren, ist durchaus gegeben.

Das Fahrverhalten

Zum Fahrverhalten wäre zu sagen, daß sich die Änderungen an der Vorder- und Hinterradfederung sehr positiv ausgewirkt haben. Der Federweg der vorderen, voneinander unabhängigen Radaufhängungen wurde um 20 Prozent verlängert, und die hinteren Längsfedern sind weicher ausgelegt. Trotzdem hat man einen guten Straßenkontakt behalten, ja nach meinen Erfahrungen und meinem Gefühl ist er sogar gegenüber den früheren Modellen noch besser geworden. Die Neigungslage in den Kurven hält sich durch den ebenfalls neu hinzugekommenen Torsionsstabilisator an der Vorderachse in engen Grenzen. Alle diese Maßnahmen ergeben im Gesamtbild eine ausnehmend gute Straßenlage bei guter Bodenhaftung. Besonders die letzte blieb auch beim Befahren sehr schlechter Wegstrecken erhalten, und es war erstaunlich, was Federung und Dämpfung hier schluckten.

Lenkung

Sehr leichtgängig ist die Lenkung, dabei geht sie sehr genau, und die Rückdrehkräfte am Lenkrad bleiben, obwohl gut spürbar, doch in Grenzen. Jedenfalls lassen sich mit diesem Fahrzeug recht ansehnliche Durchschnittsgeschwindigkeiten erzielen; nicht nur auf Bundesstraßen, wo es ja sehr viel auf Straßenlage ankommt, auch auf der Autobahn kann man recht gut mitmischen.

Ausstattung

Die Ausstattung des — ich habe es bereits betont — geräumigen Innenraumes wurde teilweise neu gestaltet. Besonders die Sitze konnten durch neue Federung und Formgebung nunmehr ein hohes Maß an Komfort bekommen, und das Lenkrad hat eine korbbartige Form — ein Zugeständnis an die Forderung nach innerer Sicherheit — erhalten. Mangel an Frischluft kann man dem Wagen nicht vorwerfen. Kurbelfenster und Drehfenster vorn, Ausstellfenster

hinten, wenn gewünscht ein Schiebedach, sorgen ausreichend dafür. Ein Sonderlob der Heizung, die fein abstufbar und schnell Wärme spendet, von der auch die Hintensitzenden noch etwas abbekommen. Die inneren Türverschlüsse, die sich mit dem kleinen Finger öffnen lassen, sind sehr praktisch. Ebenso die Armstützen an den Türen, die vielleicht eine Kleinigkeit höher angebracht sein könnten. Der geräumige Handschuhkasten läßt sich nach wie vor durch Fingerdruck schwer öffnen (wer es weiß, schlägt von vornherein mit der Faust auf den Knopf). Die Stecktasche, die als Neuerung links vorn neben dem Fahrersitz ihren Platz fand, ist vielleicht ganz praktisch, nur wirkt sie nicht sehr elegant. Der Gepäckraum bietet eine Menge Platz. Sollte er einmal nicht ausreichen, kann man ja das Reserverad zu Hause lassen. Man geht heute bei den Schlauchlosreifen kein allzu großes Risiko dabei ein. Der Deckel zum Kofferraum öffnet sich jetzt durch Federbelastung fast von selbst und bleibt im geöffneten Zustand stehen.

Der richtige Mix

Von den Kaufinteressenten wird es sehr begrüßt werden, daß der 12 M wahlweise in verschiedenen Ausführungen angeboten wird.

Gegen einen Aufpreis von nur 110,— DM wird der 12 M auch mit dem bereits bewährten 1,5-Liter-Motor geliefert (was Leute, die gerne etwas forciert fahren, begrüßen werden).

Bei der Kupplung hat man die Wahl zwischen einer Normalkupplung und dem Saxomat (Aufpreis 295,— DM).

Beim Getriebe kann man zwischen vollsynchroisiertem Dreigang- und sperrsynchronisiertem Vierganggetriebe wählen.

Die Hinterachse kann in Verbindung mit dem Drei- und Vierganggetriebe eine andere Übersetzung erhalten.

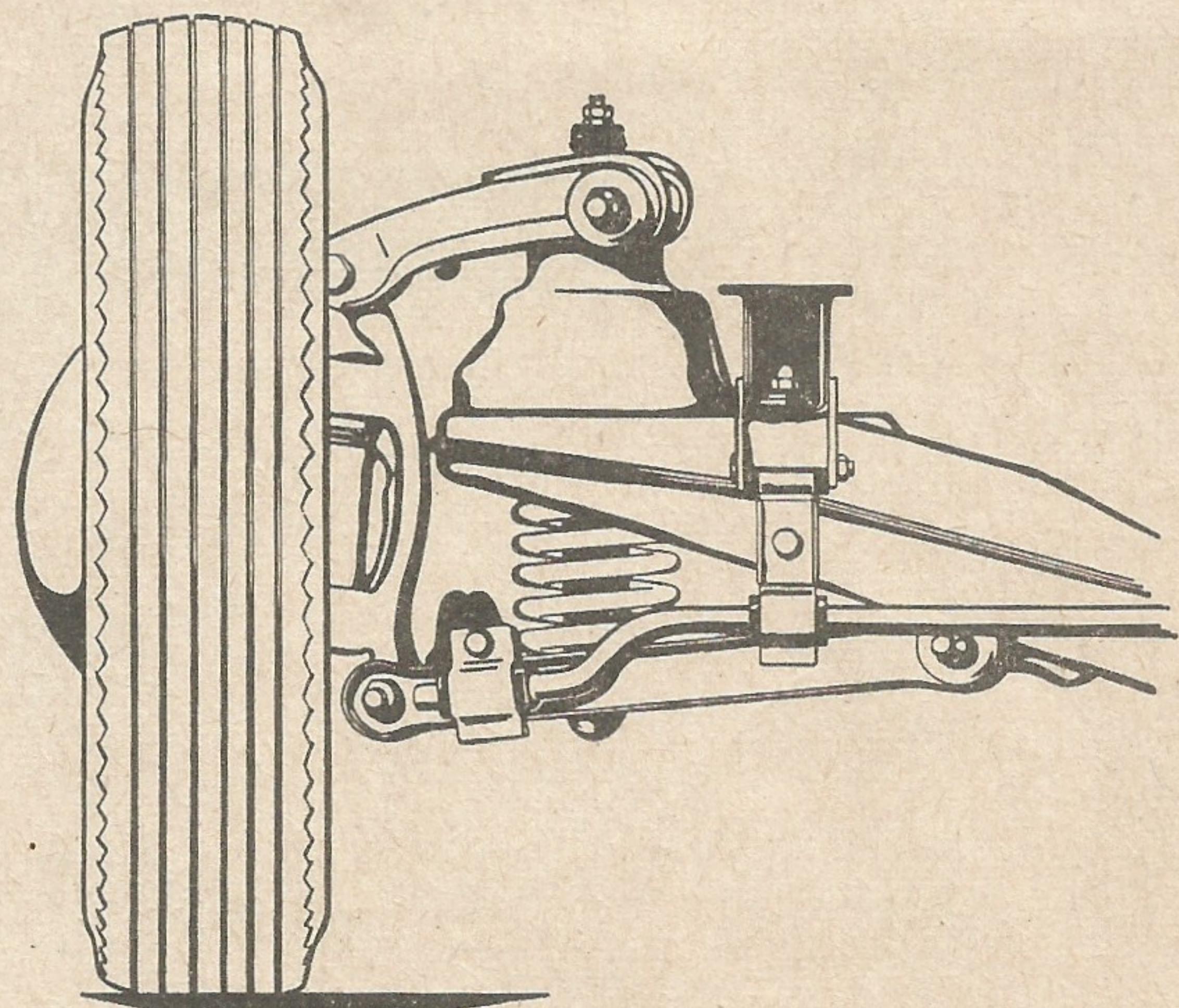
Man sieht, daß man sich, wenn man noch die vielen Möglichkeiten der farblichen Gestaltung (ein-, zwei-, drei- oder vierfach abgestuft) dazu in Betracht zieht, einen sehr individuellen Taunus 12 M zusammenstellen kann.

Für die nicht übertriebenen Ansprüche, die er hinsichtlich Anschaffung, Steuer, Versicherung, Verbrauch, Wartung und Pflege stellt, leistet dieser Wagen zuverlässige und vorzügliche Arbeit, und mehr soll er schließlich nicht. Daß er darüber hinaus ein recht ansprechendes Äußeres bekommen hat, ist eine erfreuliche Zugabe.

Technische Daten

Motor: (Die Werte in Klammern beziehen sich auf den 55-PS/1,5-l-Motor.) Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor; Bohrung: 63,5 (82); Hub: 92,5 (70,9); Hubraum: 1172 ccm (1498 ccm); Verdichtung 7,4 (6,8); Leistung 38 PS bei 4250 U/min (55 PS bei 4250 U/min); höchstes Drehmoment 7,8 mkg bei 2200 U/min (11,3 mkg bei 2400 U/min). Ventile: seitengesteuert und einstellbar (obengesteuert, einstellbar). Auslaßventile gepanzert; Solex-Vergaser 28 PCI (Solex-Vergaser 32 PICBA) mit Beschleunigerpumpe und Vergaserbeheizung.

Die Vorderradaufhängung des verbesserten Taunus 12 M; Federweg um 20 Prozent verlängert. Drehstab-Stabilisator.



Getriebe: Einscheiben-Trockenkupplung, auf Wunsch automatische Saxomat-Kupplung; Getriebeübersetzungen: I. Vollsynchroisiertes Dreiganggetriebe: 1. G. 3,48 (3,27); 2. G. 1,8 (1,69); 3. G. 1; RG. 4,19 (3,94). II. Sperrsynchronisiertes Vierganggetriebe auf Wunsch: 1. G. 3,6 (3,39); 2. G. 2,1 (1,98); 3. G. 1,41 (1,33); 4. G. 1; RG. 4,37 (4,43). Synchronisierte Gänge: 2, 3 und 4.

Hinterachse: Hypoidverzahnte Starrachse. Übersetzungen: Pkw für Drei- und Vierganggetriebe 4,11 (3,9), wahlweise für Drei- und Vierganggetriebe 4,44, dazu für Vierganggetriebe 3,9 — Kombi (mit beiden Motoren) 4,44.

Lenkung: Schneckenrollenzahnlenkung; Übersetzung 13,6; Wendekreis 11,5 m.

Bremsen: Hydraulische Fußbremse. Kombi vorn Duplex, Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend.

Radaufhängung: Vorn Einzelaufhängung mit Drehstab-Stabilisator; hinten Starrachse.

Federung: Vorn Schraubenfedern; hinten Blattfedern. Doppeltwirkende Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten.

Räder und Bereifung: Scheibenräder: Pkw 5,60—13, Kombi 5,90—13, schlauchlos.

Elektrische Anlage: 6-Volt-Batterie: 84 Ah; Lichtmaschine 160 Watt.

Maße: Länge: 4060 mm; Breite: 1570 mm; Höhe: Pkw 1520 mm, Kombi 1610 mm; Radstand: 2489 mm; Spurweite vorn und hinten: 1220 mm.

Gewichte: Leergewicht: Pkw 870 kg (895), Kombi (ohne Fahrer) 940 kg (965 kg); zulässiges Gesamtgewicht: Pkw 1280 kg, Kombi 1475 kg.

Füllmengen: Kraftstofftank 34 l; Kühlsystem mit Heizung: 7 l; Motoröl-Nachfüllmenge: 2,5 l; Getriebe: 1,6 l; Hinterachse: 1,1 l.

TAUNUS 12 M

