

## WAGEN UND WERK

Der neue Ford 12 M aus Köln wurde am Stammsitz der Ford-Dynastie in Detroit geboren. Doch kam er nicht, wie ursprünglich vorgesehen, auch dort aufs Fließband.

Werksintern „Cardinal“ getauft, sollte er den amerikanischen Kleinwagenmarkt erobern, den europäische Autos, allen voran der Wolfsburger Volkswagen, erschlossen hatten. Von US-Konkurrenz ungestört, vermochten sie ihren Anteil von Jahr zu Jahr zu steigern. Mit über 600 000 Verkäufen erzielten sie 1959 einen Absatzrekord.

Getarnte „Cardinal“-Prototypen hatten ihre Versuchsfahrten in Europa und den USA beendet, und der Produktionsbeginn war auf den Spätsommer 1962 festgelegt, da plötzlich – am 10. April 1962 – blies Henry Ford II zum Rückzug.

Daß der zweitgrößte Automobilkonzern der Welt sein als Anti-VW angekündigtes „Cardinal“-Projekt aufgab, beruhte auf Erkenntnissen der Ford-Marktforscher: Der Käufertrend hatte sich vom wirtschaftlichen Kleinwagen den neuen US-Kompaktwagen zugewandt. Mit Ausnahme des Volkswagens erlitten die Europäer einen schweren Rückschlag; sie konnten 1961 insgesamt nur noch 378 622 US-Verkäufe tätigen. Angesichts dieser Entwicklung überließ Ford das Feld kampfflos dem Wolfsburger Käfer.

Was Ford in Detroit nicht riskieren mochte, bescherte der Kölner Ford-Tochter in der unteren Mittelklasse einen Nachfolger für ihren veralteten Typ 12 M. Daß Ford-Detroit das amerikanische Originalrezept den Kölnern überantwortete, war kein Zufall: Ford-Köln hatte sich bereits auf die Produktion für Motoren, Getriebe und Differential des US-„Cardinal“ eingestellt.

So kam es, daß Amerikas „Cardinal“ – mit einiger Hast auf europäischen Zuschnitt getrimmt – im September 1962 als neuer Taunus 12 M von Kölner Fließbändern zu rollen begann. Den Kunden präsentierte sich ein technisches Novum der Firmen-Historie: Um ihn vom Heckmotor-VW drastisch abzuheben, hatten seine amerikanischen Planer den Wagen wider alle Ford-Tradition mit Frontantrieb ausgerüstet.

Obwohl die Fachleute nach ersten Testfahrten mit dem 12 M „von seinem Fahrverhalten nicht begeistert“ waren („Auto, Motor und Sport“), erwies sich das neue Ford-Auto auf Anhieb als voller Verkaufserfolg.

Ford verdoppelte seinen Absatz in der unteren Mittelklasse. Im ersten Produktionsjahr, von September 1962 bis August 1963, wurden im Bundesgebiet 101 073 neue Ford 12 M zugelassen (September 1961 bis August 1962: 45 440 Einheiten vom alten Modell), und Fords Anteil am deutschen Automobilmarkt (Personen- und Kombiwagen) stieg von 12,6 % (1961) auf 14,5 % (1962) und 16,7 % (in den ersten acht Monaten 1963).

Der Erfolg beruht zum großen Teil darauf, daß Ford mit dem 12 M ein auffallend größeres Auto anbot, als das Publikum in der 1,2-Liter-Klasse gewohnt war: Mit 4,25 m Länge (VW 1200: 4,07 m, Opel Kadett: 3,92 m) und 1,59 m Breite (VW 1200: 1,54 m, Opel Kadett: 1,47 m) ist er seinen Hauptkonkurrenten optisch weit überlegen.

Sein Beschleunigen gilt allerdings als weniger rühmlich. Für 12-M-Interessenten mit dem Wunsch nach größerem Beschleunigungsvermögen fügte es sich daher trefflich, daß Ford auf seinen „Cardinal“-Produktionsanlagen schon Tausende 1,5-Liter-Motoren gefertigt hatte, als Henry Ford II sein US-Projekt zurückpiff. So konnte Ford zusätzlich zwei 1,5-Liter-Modelle offerieren; das stärkere, der 12 M TS (55 PS), wird von jedem zehnten 12-M-Kunden gekauft.

Die Kölner Ford-Werke, die 1930 vom Autopionier Henry Ford I gegründet wurden, sind zu 99 Prozent im Besitz der amerikanischen Ford Motor Company. Das Werk produziert zur Zeit täglich 1600 Fahrzeuge. Es ist – nach dem Volkswagenwerk, der Daimler-Benz-Gruppe und den Opel-Werken – Westdeutschlands viertgrößte Automobilfabrik.

\*

Technische Daten des Ford Taunus 12 M: wassergekühlter Vierzylinder-V-Motor, Hubraum 1183 ccm, Leistung 40 PS bei 4500 U/min, Frontantrieb. Länge 4,25 m, Breite 1,59 m, Höhe 1,46 m. Höchstgeschwindigkeit 125 km/h, Beschleunigung von null auf 100 km/h ca. 30 Sekunden, Kraftstoffnormverbrauch (DIN 70030) 7,5 Liter je 100 Kilometer.

\*

Preise: 12 M Limousine 5480 Mark, 1,5-Liter-Version (mit 50-PS-Motor) 5600 Mark, 12 M TS Limousine (mit 55-PS-Motor) 6000 Mark, 12 M Kombiwagen 5880 Mark. Sonderausstattung für normale 12 M Limousine 100 Mark. Stahlkurbeldach 295 Mark. Jahressteuer 173 Mark, Jahresmindesthaftpflicht 260 Mark.

der Straßenlage identisch sein muß, erhellt aus der von Befragten geübten Kritik:

- ▷ Der Wagenaufbau neige sich stark in scharf gefahrenen Kurven, und
- ▷ die sehr indirekte Lenkung vermittele dem Fahrer nicht in wünschenswerter Weise den guten Kontakt mit der Straße.

Gelobt werden demgegenüber zwei andere spezifische Eigenschaften des 12 M:

- ▷ seine Straßenfestigkeit bei Schnee und Eis, und
- ▷ seine (vom Frontantrieb herrührende) absolute Unempfindlichkeit gegen Seitenwind.



Hansen-Grog  
herrlich-so ein