

Im Rückspiegel: Vor 75 Jahren erschien der erste Ford Taunus (2)

Taunus - dieser Name stand bei Ford jahrzehntelang beinahe als Synonym für die gesamte Marke und besaß für viele Menschen auch die Aura von Aufbruch und Aufstieg. 1939 - also vor 75 Jahren - kam das erste Modell mit dieser Typenbezeichnung auf den Markt. Der vielseitige Ford Eifel - erhältlich vom Cabrio bis zum Kleinlaster - hatte sich in den vier Jahren seiner Bauzeit zu einer der beliebtesten Modellfamilien Deutschlands entwickelt. Dennoch arbeitete Ford mit Hochdruck an einem moderneren Nachfolger. 1939, kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, trat der erste Ford Taunus die Nachfolge des Eifel an. Gebaut wurde er bis 1942, rund 7000 Einheiten liefen damals vom Band des Kölner Werks.

Die „Linie der Vernunft“, die Ford mit dem Taunus P3 - der „Badewanne“ - eingeschlagen hatte, setzte der 1964 erschienene P5 fort. Die umlaufende Linie, die sich von der Fensterschulter über die Kotflügelkanten rundum praktisch nahtlos in Blinker und Stoßstangen fortsetzt, verlieh auch dieser Baureihe ein Karosseriedesign aus einem Guss.

Allerdings war der P5 deutlich präsenter als sein Vorgänger. Scheinwerfer und Frontgrill waren zu einer Einheit zusammengezogen und die Heckleuchten weit außen platziert. Die breitere Spur und vor allem der mächtige Kühlergrill sorgten für einen markanten Auftritt. Dabei wog das „Projekt 5“ nur 965 Kilogramm, war aber von vornherein so dimensioniert, dass auch ein ebenso lauffruhiger wie prestigeträchtiger Sechszylinder unter der Motorhaube Platz finden konnte.

So erschien der Mittelklässler nicht nur mit den bekannten 1,5- und (ab 1966) 1,7-Liter-V4-Motoren, sondern auch als Taunus 20 M mit einem V6. Alle drei Aggregate waren bei gleichem Hubraum leichter als vergleichbare Reihenmotoren, sie bauten außerdem kürzer und waren dadurch mit Platz- und Gestaltungsvorteilen bei der Fahrzeugfront verbunden.

Für die TS-Version erhielt das Zweiliter-Triebwerk eine höhere Kompression, was die Spitzenleistung von 85 auf 90 PS steigerte. Die fünf zusätzlichen PS konnten für alle Karosserieversion bestellt werden – auch der Kombi namens Turnier. Als „Top of the Range“ stand die sogenannte Hardtop-Version zur Wahl – ein Zweitürer mit festem Dach, aber ohne B-Säule und mit rahmenlosen Fenstern. Ein 20 M TS Hardtop-Coupé gilt heute als gesuchteste Variante der Baureihe. Geschaltet wurde in den TS-Modellen und im Hardtop per Mittel- statt Lenkradschaltung und durch vier statt drei Gänge wie in den Basisversionen. Einzelsitze anstelle der durchgehenden vorderen Sitzbank verstanden sich beim Sportmodell ohnehin von selbst.

Bemerkenswert: Mit dem Taunus P5 bot Ford als erster deutscher Hersteller in dieser Klasse überhaupt eine fünftürige Kombi-Version an. Bei der Gestaltung setzte sich Ford über damals bestehende Konventionen hinweg. Die Designer hatten bewusst auf jegliche Nutzfahrzeug-Attitüde verzichtet und dem Fahrzeug einen eigenständigen Charakter gegeben.

Funktionsbetonte Formensprache

War das Design des P4 noch klar von den Vorgaben der amerikanischen Konzernmutter geprägt, präsentierte sich der P6 bereits als Vorbote der glatten, funktionsbetonten Formensprache der 1970er Jahre. Die Scheinwerfer waren in die Frontmaske integriert und die nach hinten ansteigende Seitenlinie erzeugte einen leichten Keileffekt. Das sah nicht nur windschnittig aus – das war es auch: Für einen Wagen der späten 1960er-Jahre kam der Luftwiderstandsindex von 0,38 einem „summa cum laude“ im Technikzeugnis gleich. Auch auf der mechanischen Seite erwiesen sich die Ingenieure und Designer als Pioniere, indem sie die an Querlenkern und Querblattfedern geführte Vorderachse des Vorgängers P4 durch eine radführende McPherson-Federbeinkonstruktion ersetzten und mit Frontantrieb kombinierten.

Das Karosserieprogramm des P6 umfasste wiederum Limousinen in zwei- und viertüriger Ausführung, einen Dreitürer-Kombi und ein Coupé. Das 1,2 Liter große V4-Standardtriebwerk des 12 M war auf 1,3 Liter Hubraum angewachsen und wurde in zwei Leistungsvarianten mit 50 PS und 53 PS („S“-Version) angeboten. Der größere 1,5-Liter-V4 leistete wahlweise 55 oder 65 PS. 12 M und 15 M unterschieden sich auch in optischen Details. Der „Zwölfer“ blickte aus Rundscheinwerfer in die Welt und besaß einen senkrecht gerippten Kühlergrill sowie tropfenförmige Schlussleuchten, der 15M Rechteckscheinwerfer, waagerechte Kühlschlitze und schmale Rechteck-Rücklichter.

Mit dem 15 M RS legten die Kölner leistungsmäßig nach – erst als Coupé, später auch als

Limousine. In der Erstaufgabe gab es den Wagen wahlweise in Silbergrau-metallic oder Rot, akzentuiert mit Halogen-Zusatzscheinwerfern im Frontgrill, Chromfelgen und schwarzen Rallye-Streifen auf Flanken und Motorhaube. Unter der Motorhaube steckte 1,7-Liter-V4 mit 70, in einer späteren Ausführung mit 75 PS. Ein großer Drehzahlmesser, eine Mittelschaltung, ein Dreispeichen-Sportlenkrad und – auf Wunsch – Recaro-Sportsitze sorgten auch innen für sportliches Flair.

US-Charakter

Der P7 stand zwar in direkter Nachfolge zum P3 und P5 und damit eigentlich in der Tradition der „Linie der Vernunft“. Tatsächlich aber präsentierte sich der 1967 erschienene P7 mit einem deutlich amerikanischeren Design im Stil eines Straßenkreuzers. Die Mittelklasse-Limousine war in der Länge um ganze acht Zentimeter gewachsen, in der Breite hatte sie um vier Zentimeter zugelegt. Bei der Gestaltung des Hecks setzten die Designer auf eine geschwungene Linienführung. Den „Hüftschwung“ empfanden die Kunden allerdings als „Kummerfalte“ und konnten sich mit dem Knick der Schulterlinie nie richtig anfreunden.

Schon 1969 wurde das Design deutlich geglättet und der gefälligere, modern wirkende P7b ging an den Start, die bisherige Version firmiert in Youngtimer-Kreisen als P7a. Parallel zur „geraden“ Schulterlinie wirkten auch Front- und Heckpartie deutlich gefälliger. Statt der bulligen querliegenden Rückleuchten waren die Einheiten jetzt wieder in die umlaufende Linie integriert, die schon den P3 und P5 geziert hatte.

Die bewährte Karosserievielfalt der Ford Taunus-Baureihen kam auch der Generation P7 zugute. Es gab ihn als zwei- und viertürige Limousine, als drei- oder fünftürige Kombi-Ausführung Turnier und als sportliches Hardtop-Coupé mit optionalem schwarzem Vinyl Dach. Aus der zweitürigen Limousine und dem Hardtop-Coupé fertigte der Kölner Karoseriespezialist Deutsch ein herrliches Cabriolet.

Während die 17-M-Versionen von Vierzylinder-Motoren angetrieben wurden, saß unter der Motorhaube der 20-M-Modelle ein Sechszylinder – wobei es die höher verdichtete TS-Version des 2,0-Liter-V6 auf 90 PS Leistung brachte. Im Zuge des Facelifts zum P7b kam außerdem der damals kleinste Sechszylinder Europas zum Einsatz – mit 82 PS aus 1,8 Litern Hubraum. Damit nicht genug: Ford legte einen 108 PS starken 2,3-Liter-V6-Motor für den 20 M RS nach.

Mattschwarze Motorhauben, „nackte“ Stahlfelgen, Lenkradkranz mit Holzeffekt und Mittelschaltung zeichneten die sportlichsten Versionen aus.

Als Topmodell der P7-Baureihe blies 1969 der 125 PS starke 26M zur Jagd auf die etablierte deutsche Oberklasse. Ihn gab es ausschließlich als Viertürer und als Hardtop-Coupé. Äußere Kennzeichen dieser Nobelvariante waren unter anderem runde Doppelscheinwerfer, ein Doppelrohrauspuff und eine rote „26“ auf dem Heckdeckel. Der 2,6-Liter-V6 ermöglichte ein maximales Marschtempo von 180 km/h – damals so etwas wie eine Schallmauer.

Beim P6 und beim P7 verzichtete Ford auf die Modell-Bezeichnung „Taunus“, sondern verwendete ausschließlich die Ziffern in Kombination mit dem Buchstaben.

Europäer mit Mustang-Nase

Als Nachfolger der Modelle Ford 12 M und 15 M der Generation P6 stellte Ford 1970 den neuen Ford Taunus vor. Der kurzzeitig verschwundene Name tauchte so wieder auf. Das häufig verwendete Kürzel „TC“ stand für „Taunus Cortina“ und deutet auf die jetzt europaweit koordinierte Modellentwicklung hin. Das britische Schwestermodell Cortina unterschied sich äußerlich nur durch einen Hüftschwung vom Modell. Das markanteste Merkmal allerdings teilten sich beide: die spitze „Nase“ der Motorhaube. Die inoffizielle Typenbezeichnung „Knudsen-Taunus“ bezog sich auf den damaligen US-Vorstand Simon E. Knudsen, der dieses vom Ford Mustang inspirierte Designmerkmal der deutschen Tochter verordnet hatte.

Auf technischer Seite hieß die Devise „Zurück in die Zukunft“. Statt der Vorderräder wurde nun die Hinterachse angetrieben und in den unteren Motorisierungsstufen kehrten Reihenvierzylinder unter die Fronthaube zurück – allerdings auf einer neuen Entwicklungsstufe mit obenliegender Nockenwelle. Die neue Motorengeneration gab es in einer 55 PS starken Basis-Ausführung mit 1,3 Litern Hubraum und in drei 1,6-Liter-Versionen mit 68, 72 und 88 PS. Die stärkeren Aggregate – V6-Motoren mit 2,0 und 2,3 Liter Hubraum und 90 beziehungsweise 108 PS – übernahm der Knudsen-Taunus vom P7. Das Fahrwerk war eine grundlegende Neukonstruktion.

Den Taunus TC der Serie I gab es als zwei- und viertürige Limousine, in der Kombiversion Turnier und als zweitüriges „Fastback“-Coupé. Die amerikanische Formensprache samt „Knudsen-Nase“ kam beim deutschen Autopublikum bestens an und hatte entscheidenden Anteil daran, dass die Baureihe ein großer Verkaufserfolg wurde.

Auf Taunus folgt Toni

1976 erhielt der „Knudsen-Taunus“ einen Nachfolger, der überraschend sachlich daherkam. Glatte Flanken und Hauben, großflächige Rechteckscheinwerfer, die bündig

im Grill saßen, ein Heck ohne Sicken und Kanten kennzeichneten die Serie II. Es gab sie als Zwei- und Viertürer sowie als Turnier, das heute so gesuchte „Knudsen“-Coupé allerdings blieb das letzte seiner Art. Fahrspaßorientierte Kunden tröstete Ford mit der sportlich getrimmten Version Taunus S, die serienmäßig mit einer 98 PS starken Variante des 2,0-Liter-Reihen-Vierzylinders vorfuhr. Wer mehr wollte, konnte sich die V6-Version mit 108 PS in die Garage stellen.

Zum finalen Taunus-Modelljahrgang 1980 wurde das Blechkleid des Klassikers noch einmal gründlich umgeschneidert. Obwohl die meisten Karosseriekomponenten geändert worden waren, fielen die Neuerungen nicht unbedingt ins Auge. Kenner allerdings sahen es sofort: Dachaufbau und Fenster der TC-Serie III waren nun höher, die Frontschürze neu, die vorderen Blinker seitlich um die Ecken herumgezogen, die Stoßfänger mit Kunststoffecken versehen, der Frontgrill in markantem Lamellendesign ausgeführt und die Rückleuchten vergrößert. Auch dem Motorenprogramm hatten die Ingenieure eine Frischzellenkur gegönnt. Die 1,3-Liter-Basisversion leistete nun 59 PS, darüber traten zwei 1,6-Liter-Varianten mit 70 beziehungsweise 73 PS an. In der Zwei-Liter-Klasse präsentierte sich neben der 90 PS starken V6-Stammkraft zusätzlich ein Vierzylinder mit 101 PS, die Pole-Position besetzte ein auf 114 PS erstarkter 2,3-Liter-V6.

1982, nach 43 Jahren Bauzeit, in denen neun Modellgenerationen den Namen Taunus getragen und das deutsche Straßenbild geprägt hatten, endete die Ära. Aber Designchef Uwe Bahnsen und die Ingenieure hatten sich schon etwas Neues einfallen lassen. Am 30. September 1982 wurde auf dem Pariser Autosalon der Nachfolger „Toni“ vorgestellt – besser bekannt als Ford Sierra bekannt. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Ford Taunus P5 (1964 - 1967).



Ford Taunus P5 (1964 - 1967).



Ford Taunus 15 M P6 Turnier (1966).



Ford Taunus 20 M P7.



Ford Taunus XL TC.
