

## Jubilare 2022 Teil IV „Weltkugel Taunus 12M“

Ford Köln stellte 1952 den „**FORD 12M G13**“ vor. Es war die erste Neukonstruktion nach dem Zweiten Weltkrieg, eine glattflächige Pontonkarosserie und ein neuer Motor war ein Erfolgsrezept.



Die Planung lief unter dem Codenamen G13. Laut Ford USA sollte er nach dem Vorbild des Studebaker gestylt werden. Die Konstruktionsabteilung passte den Wagen europäisch an. Statt dem Studebaker Propeller erhielt der 12M eine Weltkugel und den Spitznamen Weltkugel-Ford. Bei der Namensgebung waren viele Namen zur Auswahl: Rheinland, Köln, Eifel, Taunus und Hundsrück. Das Rennen machte aber Taunus, man wollte aber noch eines draufsetzen und gab ihm den Beinamen Meister. Leider war aber Meister bereits ein geschützter Name des Fahrradhersteller Meister. Man entschied sich dann für Meisterstück, das wiederum nicht im Ohr gut klang. So kam es zum Typennamen Ford 12 M (12 Hubraum in Deziliter) und diese Bezeichnung klang sehr gut.

Es war vorgesehen aus dem Vormodell den 1,5 Liter oben gesteuerten Motor zu adaptieren, wurde aber aus Kostengründen verworfen und blieb bei dem stabilen 1,2 Liter Motor.



Der im Jänner 1952 vorgestellte neue Wagen, hatte eine Pontonkarosserie, den Vorgänger 1,2 Liter Motor mit 1172cm<sup>3</sup> 38Ps/28kW bei 4250 U/min mit dem klangvollen Namen „**FORD Taunus 12M**“.

Ab Dezember 1952 wurden Cabriolets (von der Karl Deutsch GmbH gefertigt) mit zwei oder vier Sitzen angeboten. Alle Wagen hatten nach amerikanischem Vorbild auch vorn eine durchgehende Sitzbank.

Am März 1953 wurde der dreitürige Ford Taunus 12M G13K Kombinationswagen eingeführt.

### Technische Daten

	Taunus 12M	Taunus 15M
Motor:	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor Wasser gekühlt	
Hubraum:	1172 cm <sup>3</sup>	1498 cm <sup>3</sup>
Leistung:	38 PS (28 kW) bei 4250/min	55 PS (40 kW) bei 4250/min
Max. Drehmoment:	7,56 mkp (74 Nm) bei 2200/min	11,7 mkp bei 2400/min
Verdichtung:	6,8 : 1	7,0 : 1
Ventilsteuerung:	stehende Ventile, untenliegende Nockenwelle	hängende Ventile, untenliegende Nockenwelle
Fahrwerk:	Vorne Schraubenfedern - Einzelradaufhängung, hinten Blattfedern - Starrachse	
Getriebe/Antrieb:	Lenkradschaltung, Manuales Drei Gang, ab März 1953 gegen Aufpreis Manuales Vier Gang Getriebe, Kardanwelle, Hinterrad Antrieb,	
Höchstgeschwindigkeit:	112 km/h	128 km/h
Leergewicht:	850 kg	930 kg

Bei der Markteinführung war der 12M um 37% teurer als das Vorgängerfahrzeug. Die Geschäftsleitung hat sich daher entschlossen eine Sparvariante auf dem Markt zu bringen. Im Dezember 1952 wurde der Taunus 12 G13A vorgestellt. Er trug keinen Chromschmuck, hatte eine Stockschialtung und gegen Aufpreis die Lenkradschialtung. Die vordere Sitzbank wurde gegen zwei Einzelsitze mit Rohrgestell und nicht verstellbar ausgetauscht. Die Polsterung mit dünnerem Polsterstoff bezogen.

1955 wurde das Modell überarbeitet. Der geteilte Kühlergrill bekam senkrechte Chromstäbe. Der Basispreis für den Taunus 12M wurde gesenkt so, dass der vereinfachte Taunus 12 entfallen konnte.

Auf Wunsch war ab 1957 die automatische Kupplung „Saxomat“ erhältlich und 1958 wurden die Chromstäbe im Kühlergrill durch ein Gitter ersetzt.

Im Frühjahr 1954 unternahm die Geschäftsleitung einen weiteren Anlauf den geplanten 1,5 Liter Motor zu verbauen. Der neue Motor basierte auf der Grundkonstruktion mit seitlicher Nockenwelle aber erstmalig mit hängenden Ventilen. Der Motor mit 1498cm<sup>3</sup> hatte 55Ps/40kW bei 4250 U/min. Der neue Wagen hatte die 12M-Karosserie mit anderen Anbauteilen. Die Fahrzeugfront erhielt einen größer unterteilten Kühlergrill mit durchgehender waagrechter Leiste und tropfenförmigen Blinkleuchten an den Kotflügeln. Die schmalen Rückleuchten bekamen etwas größere, geriffelte Streuscheiben.

Jänner 1955 der neue **Taunus 15M G4B** vorgestellt unter anderem auch in einer de Luxe Version.

Der Wagen hatte im Kühlergrill sieben senkrechte Chromspangen (die ursprünglich aus Stoßfängerhörnern entstanden waren) und eine Zweifarbenlackierung. Scheibenwaschanlage, schlauchlose Reifen, Rückfahrcheinwerfer, Sonnenblenden mit Make-up-Spiegel und eine Lichthupe (die erste bei einem deutschen PKW) gehörten zur Serienausstattung.

Bei der Überarbeitung 1958 bekam der 15M denselben vergitterten Kühlergrill wie der 12m.

1959 sah die Konzernführung in den USA in der Aufspaltung zwischen Taunus 12M und 15M eine schädliche Verzettelung. Ursprünglich sollte der 12M eingestellt werden. Angesichts des angekündigten Opel 1200 entschied sich Ford jedoch dafür, den 15M aufzugeben und die Mittelklasse-Kunden an den seit 1957 angebotenen Taunus 17M (P2) zu binden. Nach der Modellpflege deutlich umgestaltet, war der **Ford Taunus 12M GA13AL** ab 1959 etwas niedriger und ohne seine typische Weltkugel. Stattdessen bekam er breite weiße Seitenstreifen, die ihm den Spitznamen „Seitenstreifen-Taunus“ einbrachten. Ab September 1959 bot



man den 12M Super an mit einem 1,5 Liter Motor vom 15M G4B.

Im August 1962 endete die Produktion des Taunus 12M G13 AL, der vom völlig neuen Taunus P4 mit V-Motor und Frontantrieb abgelöst wurde.

Von 1952 bis 1959 wurden vom Weltkugel-Taunus 12M 247.174 Einheiten und vom 15M 127.942 Einheiten produziert.

Von 1959 bis 1962 wurden vom Seitenstreifen-Taunus 1,2 Liter Motor 188.771 Einheiten und vom 1,5 Liter Motor 56.843 Einheiten produziert.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 25.11.2022