

pressereport



Ford-Werke AG, Köln 4791041

FORD

Auf den folgenden Seiten geben wir Ihnen einen konzentrierten Überblick über die Kommentare der Presse zum Erscheinen unserer neuen Modelle Taunus 17 M und Taunus 20 M. Wir selbst können uns dabei jedes Kommentars enthalten.

Taunus 17M
Taunus 20M

Die ersten Eindrücke

Unsichtbare Revolution bei Ford

Eine Revolution fand unsichtbar statt. Form und Konzeption blieben im wesentlichen gewahrt. Doch gestern früh, beim

Erste Probefahrten zeigten, daß trotz eines nahezu unveränderten Fahrwerks die Straßenlage erheblich verbessert werden konnte. Das Verhalten der neuen Typen in Kurven selbst bei scharfem Tempo ist sehr befriedigend. Noch kleiner

Personen mit hervorragenden Fahreigenschaften, einem Kraftstoffverbrauch von ca. 11 l/100 km und einer Spitzengeschwindigkeit von 160 bis 165 km/h zu einem Preis von rund 8000 Mark oder 750 Mark mehr in Luxusausführung: das ist der neue Ford 20 M.

Frankfurter Neue Presse, 19.9.64

Die neuen Wagen aus Köln länger und breiter — stabiler in der Kurve

Fuldaer Zeitung, 17.9.64

Der 20M TS ist eine Rakete

Hamburger Echo, 15.9.64

Ford Köln behält die „Linie der Vernunft“ bei

Erhöhter Fahrkomfort in den neuen Ford-Modellen. Verlagerung des Bedarfs nach größeren Wagen. Das Bewährte weiterentwickelt. Der neue 20 M ist preiswert. Die ersten Fahreindrücke: noch besser, noch sicherer, noch eleganter. Erstaunlich auch die Elastizität der V6-Motoren



mit ihrer Laufruhe und einer bestechenden Beschleunigung, die sich vor allem im 20 M TS besonders auswirkt.

Oberbadisches Volksblatt, 19.9.64

Ein Sechszylinder für knapp 8000 DM

Die neuen Wagen aus Köln können sich sehen lassen.

Hannoversche Rundschau, 21.9.64

Lebensdauer und Leistung der neuen V-Motoren

Die neuen V-Waffen von Ford

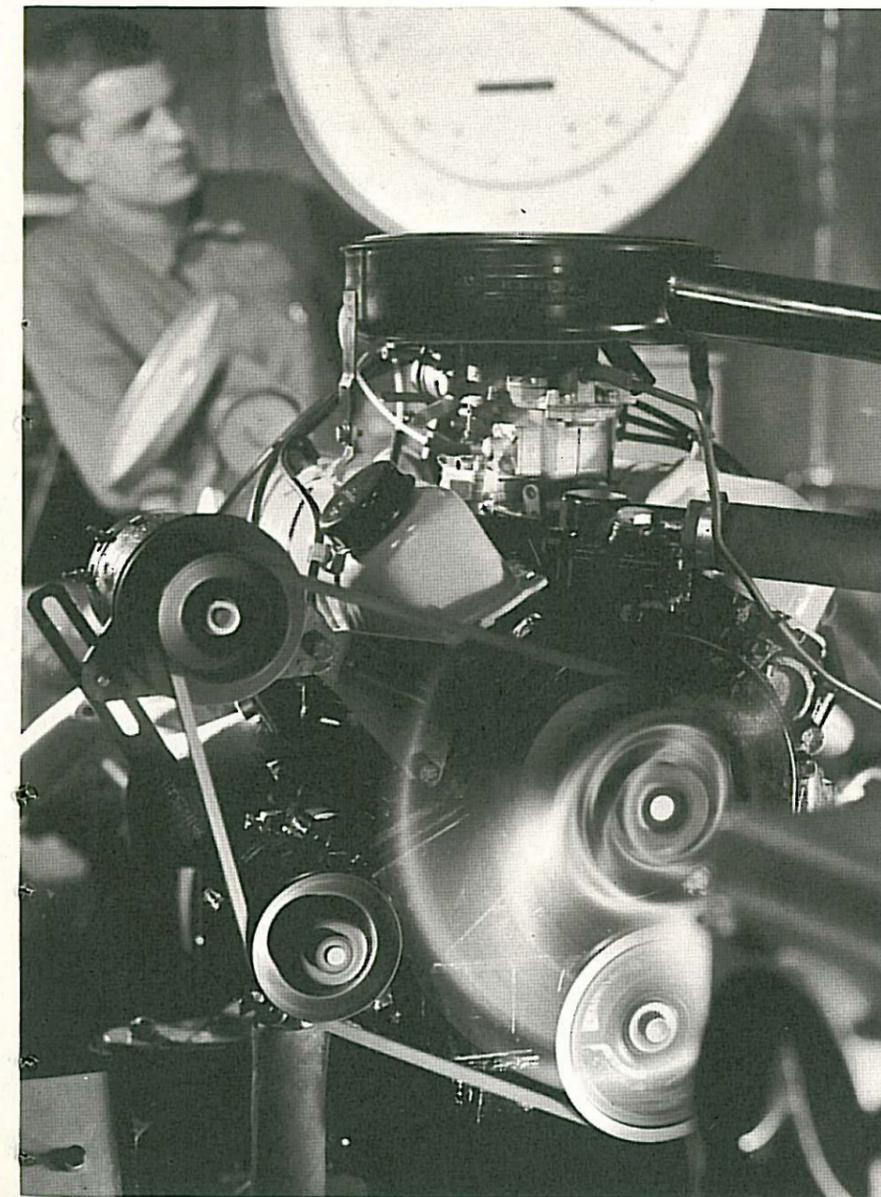
Die Ford-Werke stellten in Köln ihre neuen 17 M- und 20 M-Modellreihen vor. Es sind die neuen V-Waffen von Ford. V-Waffen in jeder Beziehung. Vor allem, weil Ford das gesamte Personenwagenprogramm jetzt auf V-Motoren umge-

stellt hat und sowohl Vier- als auch Sechszylinder-V-Motoren baut.

Kurier, Wien, 19.9.64

Keine Überzüchtung

Die 1,5-Liter-Maschine (des Taunus 17 M, d. Red.) leistet die 60 PS bei 4500 Umdrehungen pro Minute, wobei das



maximale Drehmoment 11,4 mkg bei 2400 U/min erreicht wird. Die gleiche Drehzahl hat der 70-PS-Motor, aber sein max. Drehmoment liegt bei 13,5 mkg. Von einer Überzüchtung kann also keine Rede sein. Jedoch ist das Temperament beachtlich. Innerhalb von 21,5 und 17,0 Sekunden bringen die beiden Motoren den Wagen von 0 auf 100 km/h. Ihre Höchstgeschwindigkeiten betragen 135 km/h und 145 km/h.

Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit

Die Fordleute garantieren für Lebensdauer, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit beider Motoren. Und nicht nur für sie; auch für die Maschinen der anderen Typen. Sie verweisen auf die kurze Bauweise, die steife Kurbelwelle, die kurzen Gaswege, die Flüssigkeitskühlung und sprechen vom ultrakurzen Kolbenhub. Sie nennen ihre Konstruktion die „Linie der Vernunft“. Nun, unverhofft Menschen hatten noch nie Erfolg. Ihn strebt man aber in Köln mit den neuen Wagen an.

Deutsche Automobil-Revue, 2. September-Ausgabe

Hervorragendes Drehmoment - turbinenartiger Motor

Die Vierzylinderversionen — vor allem der neue 17 M — überraschten durch ein hervorragendes Drehmoment schon im niedrigen Bereich, und zweifellos ist der 1,7-Liter schneller als der alte 17 M. Der V-Motor ist auch nicht so rauh als Vierzylinder, als man zuerst erwartet hätte. Er ist in der Laufruhe und Charakteristik ungefähr mit dem bisherigen 17 M-Motor zu vergleichen. Die 20 M-Versionen bestechen durch ihren turbinenartigen Motorlauf, sie drehen seidenweich hoch. Der Motor ist leise und kultiviert. Das macht wirklich Spaß. Die Spitze von 165 km/h für einen 2-Liter-Motor ist sehr gut. Besonders wenn alles so mühelos passiert, wie bei diesen neuen Ford-Modellen.

Kurier, Wien, 19.9.64



offiziellen Test auf den regennassen Waldstraßen um Bonn, erwies es sich: Hinter der alten „Linie der Vernunft“ verbirgt sich ein neues Auto.

Als mich ein Werksfahrer mit dem alten 17 M zum Flughafen brachte, wurde mir erst richtig deutlich, um wieviel weniger nervös der Neue ist. Um wieviel gelassener er über die Straßen gleitet. Um wieviel bequemer als Familienwagen er geworden ist. Um wieviel sportlicher er sich fahren läßt.

BZ, Berlin, 16.9.64

Ford's neues Auto ist ein großer Wurf

Die „Linie der Vernunft“ wurde bei allen Modellen beibehalten. Aber noch schnittiger und noch kurvenfester sind sie geworden, die Wagen aus Köln.

Neue Rhein-Zeitung/Neue Ruhr-Zeitung, 16.9.64

(10,2 m) ist der Wendekreis der großen Ford-Wagen geworden. Vorn haben alle 17 M- und 20 M-Typen Scheiben-, hinten Trommelbremsen.

Kölnische Rundschau, 15.9.64

Ein ungemein spritziges Auto

Ein bequemer Familienwagen für fünf

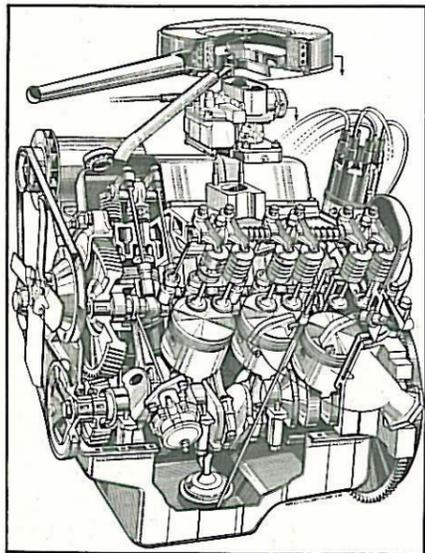


auto motor und sport

Geräuscharmer Motorlauf

Der Sechszylinder-V-Motor fügt sich mit seinem geräuscharmen Lauf und mit seiner Kraftreserve bestens in das Gesamtbild dieses solid und komfortabel ausgestatteten und im Detail gut durchdachten neuen Kölner Modells ein.

Automobil-Revue, Bern, 17.9.64



Ruhiger Lauf

Durch die Anordnung der Zylinder (des Taunus 20 M, d. Red.) ist der Motor nicht größer als ein Vierzylinder-Reihenmotor des bisherigen 17 M. Die Maschine läuft ungemein ruhig. Selbst bei hohen Drehzahlen ist kaum eine Vibration am Lenkrad oder der Karosserie zu spüren.

Berliner Morgenpost, 20.9.64

Geringerer Verschleiß

Sämtliche Modelle sind mit V-Motoren ausgerüstet. Vorteil: Kürzer, leichter, geringerer Verschleiß.

Dr. Herrman Harster, Bild-Zeitung, 15.9.64

Je steifer die Kurbelwelle, desto mehr kann man ihr zumuten

V-Motoren sind kürzer. Denn die Zylinder sitzen einander je zu zweit gegen-

über, anstatt wie beim Reihenmotor im Gänsemarsch zu laufen und die Nase des Autos in die Länge zu ziehen. Lange Autonasen sind bei dem heutigen Verkehrsgedränge lästig.

V-Motoren machen es dem Konstrukteur leichter, eine steife, schwingungsfreie Kurbelwelle zu bauen. Je steifer die Kurbelwelle, desto mehr kann man ihr zumuten.

Neue Illustrierte, 20.9.64

V6 - aus dem gleichen Holz wie der 356 000-km-Motor von Ford

Der Zweilitermotor ist der erste von Ford/Köln gebaute Sechszylinder und der erste Ford-Sechszylinder in V-Form überhaupt. Es ist ein robuster und laufruhiger Alltagsmotor, aus dem gleichen Holze geschnitzt wie der Vierzylinder, mit dem Ford im vergangenen Jahr seinen bemerkenswerten Dauerweltrekord von 356 000 km mit einem Durchschnitt von 106 km/h aufstellte.

Frankfurter Neue Presse, 19.9.64

Mit 1236 auf dem Tacho - gestoppte 158,9 km/h

Ausgezeichnet ist die Laufruhe der beiden Sechszylindermotoren. Die vom Werk angegebene Spitze von 160 km/h für den 20 M wird sich bequem erreichen lassen. Der von der NRZ gefahrene Wagen - er hatte erst 1236 Kilometer auf dem Tachometer - gab gestoppte 158,9 km/h her. Verbessert wurde der Wendekreis der Fahrzeuge: Nunmehr 10,2 Meter gegenüber bisher 11 Meter.

Neue Rhein-Zeitung/Neue Ruhr-Zeitung, 16.9.64

85 PS - deutlich zu spüren

Enorm beim „20 M“: die Beschleunigung, vor allem im zweiten Gang. Hier sind die 85 PS besonders zu spüren. Bei der TS-Ausführung stecken noch fünf PS mehr unter der Haube. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160 beziehungsweise 165 km/h.

Berliner Morgenpost, 20.9.64

Sehr handliche Knüppelschaltung beim TS

Die Bekanntschaft mit dem „20 M TS“ lohnte sich. Ein kurvenfester, spursicherer Sechszylinder, der weit über seine Preislage befriedigt und vor allem jenen Käufer anspricht, der sportlich fahren will.

Nicht allein wegen der sehr handlichen Knüppelschaltung, die sich leicht bedienen läßt. Auch der Motor ist elastisch

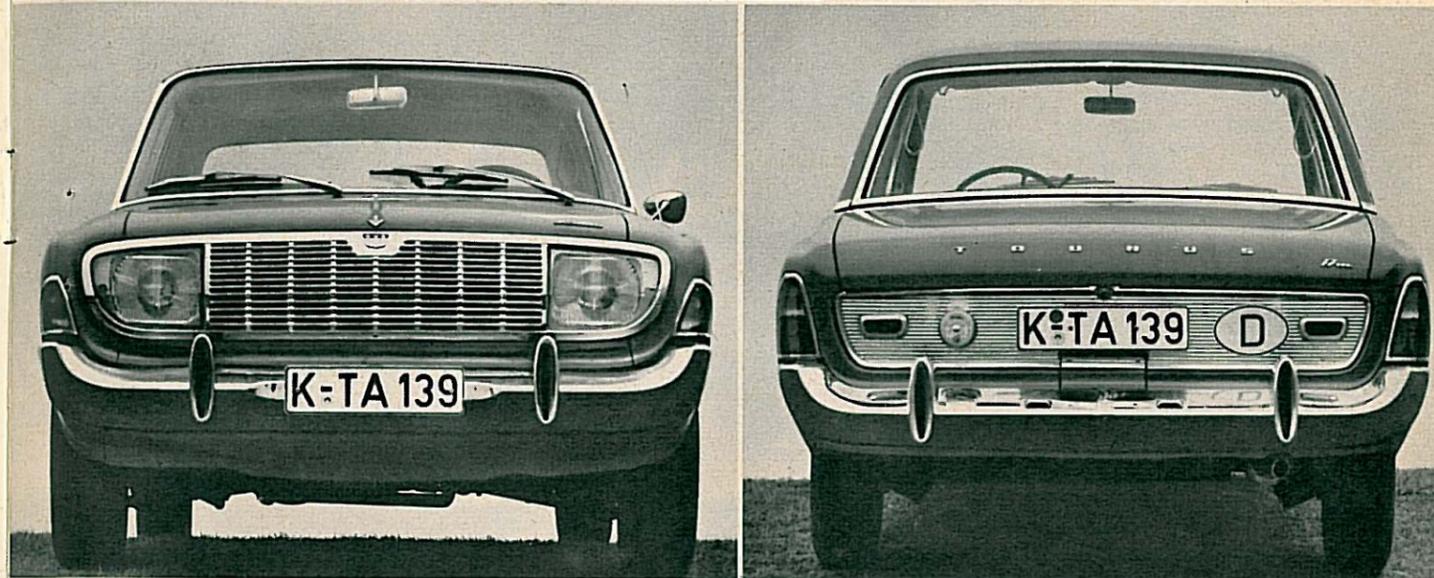


und temperamentvoll. In 14 Sekunden - wie vom Werk angekündigt - ist man auf 100 km. Der Bereich des zweiten Ganges ist außerordentlich, zwischen 20 und 90. Eine eingebaute Automatik würde uns direkt um einen Genuß bringen, aber wie gesagt, wer will, kann den Wagen auch vollautomatisch steuern.

... die besten Lenkradschaltungen überhaupt

Die Ford-Getriebe haben sich in den letzten Jahren einen guten Namen gemacht. Sie sind an Exaktheit nicht zu übertreffen. Sie schalten sich überaus leicht. Ich glaube, Ford stellt heute die besten Lenkradschaltungen überhaupt her, für das TS-Modell gibt es eine Mittelschaltung mit einem Knopf, der herrlich in der Hand liegt, weil er nach der Hand geformt ist.

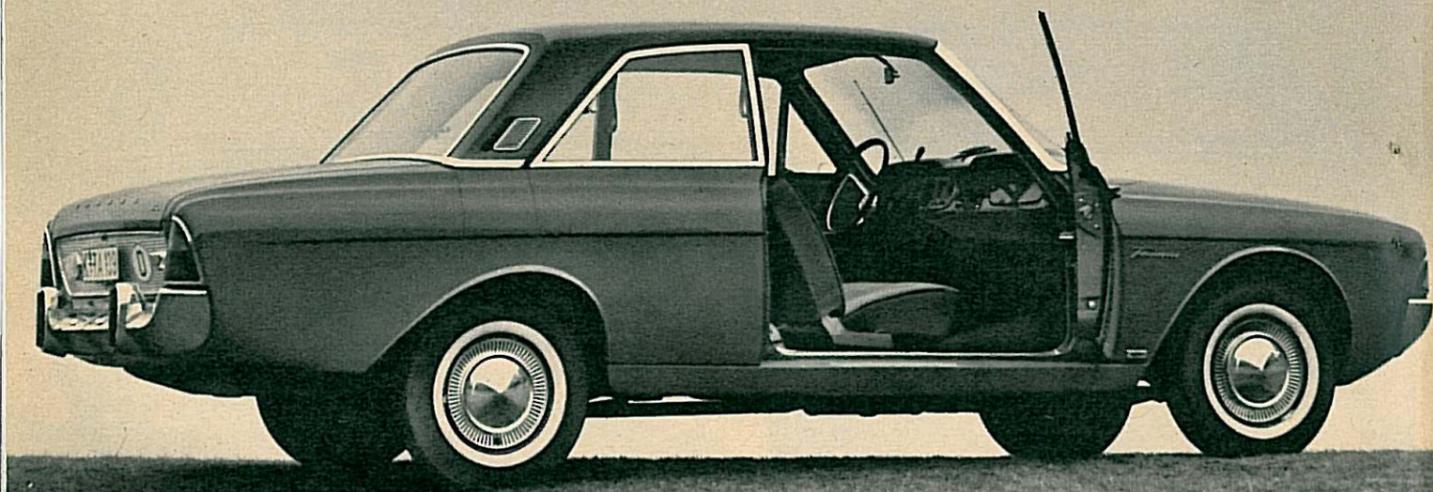
Kurier, Wien, 19.9.64



Test Ford 17M 1,5/1,7 Liter



TEST FORD TAUNUS 17 M



HAT Ford bei der Einführung der neuen Modelle einen taktischen Fehler gemacht? Viele Leute sind der Meinung, bei dem neuen Wagen handle es sich um den 20 M, den Sechszylinder. Daß es ihn auch, oder vielmehr hauptsächlich, als Vierzylinder gibt, hat sich noch nicht überall herumgesprochen. Schuld daran sind die Gerüchte, die, nicht ganz ohne Mitwirkung aus Köln, im Frühjahr und Sommer 1964 ausgestreut wurden: es kommt ein neuer Sechszylinder. Diese Gerüchte lenkten von der Tatsache ab, daß der 17 M durch ein neues Modell abgelöst werden sollte. Es war aber Eingeweihten von vornherein klar (wir haben in auto motor und sport schon frühzeitig darauf hingewiesen), daß nur ein neuer Wagen kommen würde, für den drei verschiedene Motoren vorgesehen waren: der V-Vierzylinder mit 1,5 Liter Hubraum (im 12 M schon verwendet), ein aus diesem entwickelter 1,7 Liter und ein durch zusätzliche zwei Zylinder aus der gleichen Grundkonstruktion entstandener 2 Liter Sechszylinder. Der Vierzylinder 17 M war bisher das wichtigste Pferd im Stall und soll es auch weiterhin bleiben. Der Sechszylinder bildet eine Abrundung des Programms nach oben und wird voraussichtlich (er ist noch nicht lieferbar) dem in Preis und Hubraum ungünstiger liegenden 2,6 Liter Sechszylinder der Konkurrenzmarke Opel Rekord scharf Konkurrenz machen. Aber er ist nicht der Schwerpunkt der neuen Ford-Serie.

Der Schwerpunkt dürfte sogar, wenn nicht alles täuscht, weiterhin der 1,5 Liter Vierzylinder bleiben. Er war beim bisherigen 17 M die meistverkaufte Ausführung. Das ist psychologisch interessant: bei Opel ist der 1,7 Liter äußerlich durch die Zahl 1700 gekennzeichnet und wird mehr produziert als der 1,5 Liter. Bei Ford sind beide Modelle von außen nicht zu unterscheiden, und beide heißen 17 M. Das erleichtert offenbar den Entschluß zu dem in den festen Kosten etwas günstigeren 1,5 Liter.

Ein Motor in acht Varianten

Die Reihentriebmotoren wurden ausrangiert, um einem neuen Motoren-Programm von eindrucksvoller Geschlossenheit Platz zu machen. Es reicht nun vom 1,2 Liter Vierzylinder des 12 M bis zum 2 Liter Sechszylinder des 20 M; seine obere Hubraumgrenze kann, wenn es sich einmal als notwendig erweisen sollte, noch ein wenig herausgeschoben werden. In vielen wichtigen Bestandteilen sind alle Motoren völlig gleich — das erleichtert nicht nur die Herstellung, sondern auch die Reparaturen und die Ersatzteilversorgung.

Die Entscheidung für V-Motoren fiel schon vor mehreren Jahren in Detroit. Sie wurde viel kritisiert, auch innerhalb der Ford-Organisation. Techniker stießen sich an der Tatsache, daß, da Vierzylinder-V-Motoren in der Laufruhe den Reihentriebmotoren prinzipiell unterlegen sind, eigens eine leer mitlaufende, mit Gewichten versehene Welle eingebaut werden mußte, die den notwendigen Schwingungsausgleich herbeiführt. Das erinnert tatsächlich etwas

an den Spruch „Warum einfach, wenn's auch kompliziert geht?“. Aber aus reinem Übermut wurde dieser Weg vermutlich nicht beschritten — vielmehr dürfte die Kompliziertheit im Dienst einer höheren Einfachheit stehen, nämlich derjenigen des geschlossenen Produktionsprogramms.

V-Motoren haben eine geringere Baulänge als Reihentriebmotoren, erleichtern also, in welchem Wagen auch immer, den Einbau. Beim frontgetriebenen 12 M bewirkt der weit vorn liegende, kurze Motor eine gute Belastung der Antriebsräder an Steigungen, was mit einem Reihentriebmotor nicht im gleichen Maße zu erreichen ist, und bei 17 M und 20 M ermöglicht es die V-Anordnung, unter einer relativ kurzen Motorhaube wahlweise einen Vierzylinder oder einen Sechszylinder unterzubringen.

Natürlich bleiben beim 17 M vor dem Motor einige ungenutzte Zentimeter übrig,

Vorzüge

- Elastische und leistungsfähige Motoren
- Guter Fahrkomfort
- Wirksame und geräuschfreie Belüftung
- Leichte Bedienbarkeit
- Gute Bremsen

Nachteile

- Sitzbank mit ungenügender Seitenführung
- Unbefriedigende Lehnenverstellung

die ein Reihentriebmotor ausfüllen würde. Die Kürze des Motors kommt also erst beim 20 M einer echten Raumersparnis zugute. Beim 17 M bringt sie höchstens dadurch einen gewissen Vorteil, daß das Motorgewicht relativ weit hinten liegt und zu einer gleichmäßigen Achslastverteilung beiträgt (vorn:hinten 52:48%, beim bisherigen 17 M 53,5:46,5). Der Raum zwischen dem Kühler und dem am Motor angebrachten Ventilator mußte zur einwandfreien Führung der Kühlluft mit einer Blechverkleidung überbrückt werden (im Gegensatz zum 12 M hat der 17 M einen normalen Kühlerventilator).

Die beiden Varianten mit 1,5 Liter und 1,7 Liter Hubraum entstehen durch Verwendung einer Kurbelwelle mit 66,8 mm Hub beim 1,7 Liter, die Kolben sind bei beiden Motoren gleich (90 mm Bohrung). Der 1,5 Liter hat eine Verdichtung von 8,0:1, er kann mit Normalbenzin gefahren werden und ist durch grüne Ventilhauben gekennzeichnet. Der 1,7 Liter wird bei uns mit 9,0:1-Verdichtung geliefert (rote Ventilhauben). Damit wird Superbenzin notwendig, und es gibt neben diesem HC-Motor (HC = High Compression) noch eine LC-Version mit 8,0:1 (Low Compression, gelbe Ventilhaube). Rechnet man dazu noch die drei Motoren für den 12 M und die zwei für den 20 M, dann ergibt sich aus einer einzigen Grundkonstruktion die stattliche Zahl von acht Varianten. Dazu kommt vermutlich noch mindestens eine weitere Ausführung für den „Taunus Transit“.

Die Luft im Innenraum

Auf eingreifende Änderungen gegenüber dem bisherigen 17 M hat man, abgesehen vom Motor, verzichtet. Nicht nur die Form der Karosserie, sondern auch ihre Konstruktion wurden im Prinzip beibehalten; das gleiche gilt für das Fahrwerk mit vorderen Federbeinen und hinterer Starrachse an Blattfedern. Wichtig ist eine Verfeinerung: die Zwischenlagerung der Kardanwelle. Vibrationen der Kardanwelle, besonders im oberen Geschwindigkeitsbereich, waren beim 17 M ein Problem, mit dem Besitzer und Werkstätten immer wieder zu tun hatten. Ford folgte nun Opels Beispiel und teilte die Welle, womit das Auftreten kritischer Schwingungen vermieden wird. Das ist eine echte technische Aufwertung der preisgünstigen Mittelklassewagen, die man anerkennend vermerken muß. Darüber hinaus gelang Ford eine Verbesserung von Fahreigenschaften und Federung — nicht nur durch Verbreiterung der Spur und breitere Reifen, sondern auch durch Fortschritte in der Auslegung von Stoßdämpfern und Federung. Damit marschiert Ford nun vor Opel.

Einen Vorsprung vor Opel bedeutet auch die neue Heizungs- und Belüftungsanlage. Auf dem Gebiet der Belüftung trat man bei den deutschen Mittelklasse-Autos jahrelang auf der Stelle und beschränkte sich auf den Einbau vorderer und hinterer Ausstellfenster. Das war ein unbefriedigender Zustand, denn solche Ausstellfenster belüfteten den Wagen trotz gegenteiliger Behauptungen fast nie zugfrei, und sie verursachen eine beträchtliche Geräuschbelastung. Es ist eine Zumutung, bei längeren Fahrten, besonders auf der Autobahn, auf diese Dinge angewiesen zu sein. Schon längst gab es bei ausländischen Autos große einstellbare Belüftungsöffnungen im Armaturenbrett, aber bei uns kamen sie nicht. Ford hat nun den Bann gebrochen, und man kann sicher sein, daß bald auf den Armaturenbrettern auch anderer deutscher Limousinen Belüftungsöffnungen auftauchen.

Beim 17 M liegen sie in den Ecken links und rechts. Die etwa 4 cm großen runden Klappen können in jeder beliebigen Stellung arretiert und außerdem mit ihrem Einsatz gedreht werden, so daß der Luftstrom in jede Richtung gelenkt werden kann. Bei großer Hitze ist es wohltuend, ihn direkt ins Gesicht blasen zu lassen, und selbst an kalten, aber sonnigen Herbsttagen empfinden wir ein leichtes Lüftchen bei reduzierter Öffnung als eine sehr angenehme Sache; besonders beim Fahren in der Stadt. Geräusch entsteht durch diese Belüftung nicht, auch nicht bei sehr schnellem Fahren. Ein Nachteil der von Ford gewählten Ausführung besteht darin, daß sich die Klappen nicht absolut dicht schließen lassen.

Die Möglichkeiten einer solchen Anlage können nicht voll ausgenutzt werden, solange die Luft nur in das Wageninnere hinein, aber nicht wieder herauskommen kann. Es war darum konsequent, daß Ford in den hinteren Dachholmen Austrittsöffnungen anbrachte, die auch bei ge-

geschlossenen Fenstern einen Luft-„Durchsatz“ im Wagen zulassen. Zwar gibt es solche Entlüftungsöffnungen bei Daimler-Benz schon seit Jahren, aber die Luftzuführung arbeitet dort nur über die normalen Heizungskanäle und liefert darum nicht die großen Luftmengen, die man bei heißem Wetter braucht (ausgenommen den 230 SL).

Die Entlüftung dient natürlich auch der Heizwirkung, die normalerweise bekanntlich nur dann ihre volle Höhe erreicht, wenn ein Fenster um einen Spalt geöffnet wird. Im 17 M kann man auf schnellen Strecken bei heißem und kaltem Wetter mit ganz geschlossenen Fenstern fahren — Lüftung bzw. Heizung arbeiten trotzdem hervorragend, und die störenden Windgeräusche geöffneter Fenster treten nicht auf. Daß die Leistungsfähigkeit der Heizung selbst hervorragend ist, braucht kaum erwähnt zu werden, denn bei Ford ist das nahezu selbstverständlich. Selbst bei kältestem Wetter und vollbesetztem Wagen versprechen die Väter der neuen Anlage beschlagfreie Scheiben. Die Heizung wird in der üblichen Weise betätigt und kann nach wie vor zusätzlich

zu der Direktbelüftung auch Kaltluft, zwischen Scheibe und Fußraum beliebig verteilt, liefern. Nur bei unserem zweiten Testwagen tat sie das nicht, dort ließ sich die Warmluft nicht vollständig abstellen. Das Gebläse ist stufenlos verstellbar; die Betriebsanleitung empfiehlt, es mit reduzierter Geschwindigkeit immer mitlaufen zu lassen — das schade weder dem Gebläse noch der Batterie.

Sitzbank leider unverändert

Was die Atmosphäre im Innenraum angeht, hat man sich also konsequent um das Wohl des Fahrers und der Passagiere (derjenigen auf den Rücksitzen allerdings erst in zweiter Linie, sie bleiben in den meisten Autos Stiefkinder) bemüht. Von den Sitzen kann man nicht das gleiche sagen, zumindest nicht von der serienmäßig eingebauten Sitzbank. Wie schon beim bisherigen 17 M fehlt ihr in Sitzfläche und Lehne jegliche Seitenführung. Der Fahrer wird in Rechtskurven nach außen gegen die Tür gedrückt, in Linkskurven

aber kann er sich nicht halten und rutscht, wenn die Kurve entsprechend schnell gefahren wird, hilflos nach rechts über die Bank. Die Lehne ist so stark nach hinten gebogen, daß ihr oberes Drittel vom Körper überhaupt nicht berührt wird; im unteren Teil befindet sich eine als Rückenstütze gedachte steife Stelle im Polster, die auf die Dauer eher störend als stützend wirkt. Zur Entlastung von Ford muß gesagt werden, daß es offenbar einen gewissen Publikumsgeschmack gibt, der solche Sitze haben will. Man kann auf der Bank zu dreien nebeneinander sitzen, und beim Geradeausfahren ist der Komfort ausreichend. Vermutlich beschwert sich auch selten jemand über die Sitzbank, und wenn, dann kann der Verkäufer ihm empfehlen, die Einzelsitze zu bestellen, die mit kräftigen seitlichen Polsterwülsten versehen sind und daher eine einwandfreie Seitenführung bieten.

Die Liefermöglichkeit der Einzelsitze ändert aber nichts daran, daß auch beim Wagen mit Sitzbank der Fahrer einen einwandfreien Arbeitsplatz haben sollte. Denn das Fahren ist tatsächlich eine Arbeit, eine recht verantwortungsvolle sogar. Dazu

Einstieg erheblich. Aber man braucht ja nicht unbedingt die Fehler der Konkurrenz nachzumachen — es gibt auch raumsparende Lösungen dieses Problems. Das Lenkrad ragt durch seine Schüsselform ziemlich weit in den Innenraum hinein und erzwingt dadurch eine „zivile“ Sitzposition mit angewinkelten Armen. Da der 17 M ja kein Sportwagen sein soll, kann man sich damit abfinden. Bei voll zurückgestelltem Sitz haben langarmige Leute genügend Bewegungsfreiheit. Beim 1,5 Liter-Testwagen machte sich die Sitzbank durch starkes Knacken ständig bemerkbar.

Alles in allem angenehm

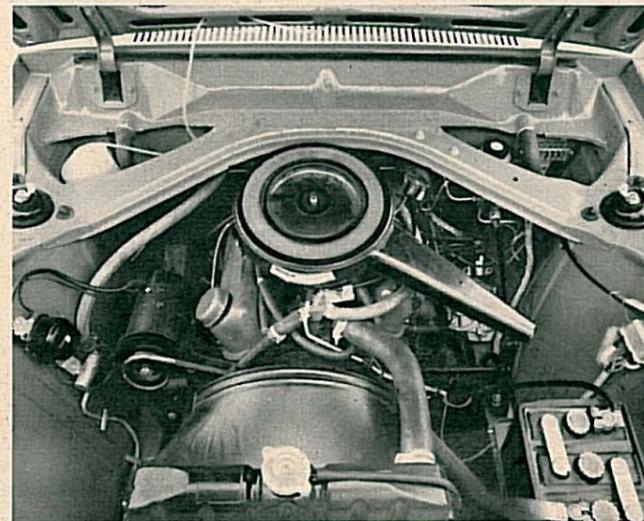
Eine sehr gute Sache sind die mit aufvulkanisierten Gummibalken versehenen Pedale — den Ärger mit den abfallenden Gummikappen kann es hier nicht geben. Nach wie vor ausgezeichnet ist die Lenkachsenschaltung, die leichtgängig und so exakt arbeitet, daß man sich praktisch nicht vertun kann. Die Rückwärtsgang-Arretierung wird nun mit einem Knopf im Schalthebel gelöst, was die Schaltarbeit beim Rangieren erleichtert. Bei einem unserer Test-

unserem 1,7 Liter-Testwagen schien sie nicht einwandfrei zu funktionieren, denn der Motor sprang nach kalten Nebelnächten (der Wagen stand draußen) nicht an. Er war erst zum Laufen zu bewegen, wenn die Luft wärmer geworden war. Möglicherweise war auch eingedrungene Feuchtigkeit in der Zündanlage an diesem Versagen schuld. Wir konnten das nicht feststellen, da der Zündverteiler ungeschickterweise so angebracht ist, daß man erst den Luftfilter abnehmen muß, um an ihn heranzukommen. Dazu aber braucht man Werkzeug, und das wird nicht mitgeliefert. Da ein feuchter Zündverteiler so ziemlich die häufigste Störung ist, die es bei den sonst so zuverlässigen modernen Autos gibt, sollte man diese Anordnung ändern. Der 1,5 Liter-Testwagen machte diesen Kummer nicht und sprang auch bei Temperaturen nahe dem Nullpunkt und starkem Nebelniederschlag einwandfrei an. Mit dem Hubraum hat das vermutlich nichts zu tun, beide Ausführungen sind in Bezug auf Zündanlage und Startautomatik gleich, die Vergaser unterscheiden sich nur geringfügig in der Düsenbestückung. Der Rundlauf nach dem Kaltstart (ohne

keiner Weise als Resonanzkörper. Bei etwa 4000 U/min im IV. Gang verstärkt sich das Geräusch, darüber und darunter klingt es wieder ab. Vibrationen oder „Heulen“ bei schnellem Fahren treten nicht auf — hier zählt sich die geteilte Kardanwelle aus. Das Gesamtgeräuschniveau ist normal, spürbar leiser sind nach unseren Messungen in dieser Klasse nur der Peugeot 404 und der (Sechszylinder) Fiat 1800. Das von Ford entwickelte neue Verfahren zum exakten Einbau der Türen scheint sich zu bewähren: bei beiden Wagen waren die Windgeräusche sehr gering, so daß der 17 M, alles in allem, auf langen Autobahnstrecken angenehm zu fahren ist. Einen echten Fortschritt brachte die Anbringung von Strömungskanten an den Scheibenwischern: auch bei schnellem Fahren liegen die Wischerblätter satt auf der Scheibe.

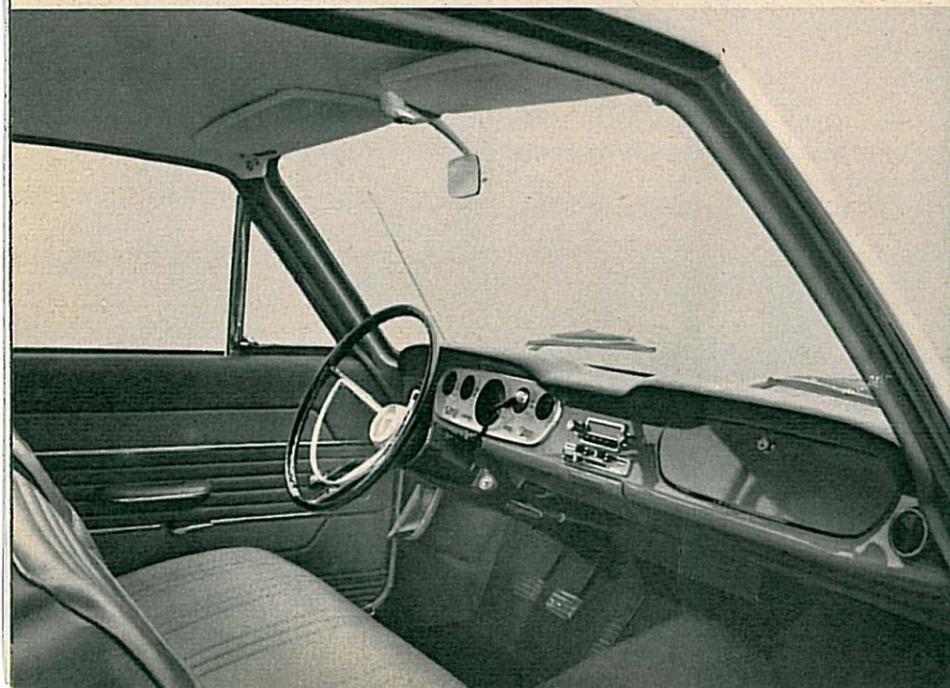
Leistungsfreudig

Abgesehen von der stark gedrosselten 1,2 Liter-Ausführung haben sich die neuen Ford V4-Motoren von Anfang an als sehr leistungsfreudig erwiesen. Es sind moderne Motoren: kurzhubig, kurze Ventil-



Ein Vorzug der von Ford verwendeten Sitzbank-Konstruktion ist der relativ bequeme Einstieg nach hinten. Im übrigen läßt diese Sitzbank aber verschiedene Wünsche offen. Das Armaturenbrett (unten) ist klar gegliedert, rechts außen sieht man eine der beiden Belüftungsöffnungen. Wie schon beim vorigen 17 M ist die Windschutzscheibe weit nach oben geführt. Der Motor ist weit hinten im Motorraum eingebaut, den Abstand vom Ventilator zum Kühler überbrückt eine Blechverkleidung.

FOTOS: WEITMANN



gehört eine gute Seitenführung des Körpers und vollständige Unterstützung an Oberschenkeln und Rücken. Das alles läßt sich auch bei Sitzbänken einigermaßen befriedigend erreichen.

Zum einwandfreien Sitz gehört auch eine gute Verstellbarkeit der Lehne, und damit liegt es bei Ford ebenfalls im argen. Bei der Sitzbank ist lediglich an den Außenseiten eine Rändelschraube vorhanden, die es erlaubt, bei stehendem Wagen die Lehnenneigung zu verstellen. Die Neigung verändert sich dabei aber am stärksten außen und in der Mitte fast gar nicht, so daß die Lehne, wenn man sie steiler stellt, schräg hinter dem Fahrer steht. Bei den Einzelsitzen sind an beiden Seiten Stell-schrauben vorhanden.

Ein Vorteil der jetzigen Lösung besteht darin, daß ihr Mechanismus wenig Raum beansprucht und daher (beim Zweitürer) einen relativ bequemen Einstieg nach hinten zuläßt. Beim Opel Rekord zum Beispiel behindert der Lehnenmechanismus den

wagen neigte der Schalthebel zu starkem Zittern auf schlechter Straße. Es sprang zwar dabei kein Gang heraus, aber man ist offenbar mit der lockeren Führung des Schaltgestänges im Interesse der Leichtgängigkeit ziemlich weit gegangen.

Die Lenkung ist nun eine Kugelumlauf-lenkung, und sie machte uns einen noch besseren Eindruck als die schon recht gute Schneckenrollenlenkung des vorigen 17 M. Sie ist sehr leicht zu betätigen, zwar arbeitet sie ziemlich indirekt, ist aber doch so exakt, daß der Wagen bei langsamem und schnellem Fahren gut in der Hand des Fahrers bleibt. Genaue Ausweichmanöver, schnelles Wenden und dergleichen ist ohne großen Kraftaufwand möglich. Auch hier darf man keine sportwagenmäßigen Eigenschaften erwarten, aber man bekommt doch jenes Maß an Sicherheit und Genauigkeit, das für ein Normalauto im engen europäischen Verkehr notwendig ist.

Wie schon die letzte Vorgängerausführung hat der neue 17 M eine Startautomatik. Bei

daß man sich um die Einstellung eines Startzuges kümmern muß) ist eine sehr angenehme Sache; der Motor neigt auch nicht zum Stehenbleiben. Wer den rauen Leerlauf des 12 M erwartet, wird angenehm enttäuscht: das Vibrieren war eine Folge der starren Motoraufhängung des 12 M, die jetzt geändert wurde. Der Motor hat durchaus den Laufcharakter eines normalen Vierzylinder-Reihenmotors und läuft, verglichen mit den recht rauen bisherigen Ford-Vierzylindern, eher ruhiger — wenn auch gesagt werden muß, daß es Reihen-vierzylinder dieser Größenordnung gibt (etwa beim Peugeot 404), die noch weicher und leiser laufen. Das hängt zum Teil auch mit der Geräusch- und Schwingungsdämmung zusammen, die bei Ford im Interesse von Preis und Gewicht nur sparsam angewendet wird. Man muß sich damit abfinden, daß man den Motor hört. Unangenehm ist sein sonores Brummen nicht, und man kann es auch nicht als Dröhnen bezeichnen, denn die Karosserie wirkt in

stöße (durch die V-Anordnung mit in der Mitte liegender Nockenwelle), intensive Kühlung. Sie vertragen sehr viel: sie sind unempfindlich gegen Überdrehzahlen und zeigen nach hoher Dauerbelastung keine Überhitzungserscheinungen wie Klingeln oder Nachlaufen. Wir haben einem von ihnen während des 50 000 km-Dauertestes mit dem 12 M TS nichts geschenkt, und er lief nachher noch besser als zu Anfang. Bisher erreichte jeder Kölner V-Ford, den wir bisher fuhren, höhere Leistungen als das Werk angibt. Man hatte deshalb schon den Verdacht, daß uns Köln frisierte Wagen gibt, aber den 12 M TS Dauertestwagen hatten wir unter verschiedenen andern aus dem Laden heraus gekauft, und er lief zuletzt 147 km/h! Mit dem 17 M 1,5 Liter-Testwagen, den wir jetzt fuhren, hatten wir scheinbar erstmals ein lahmes Stück erwischt. Aber dann stellten wir fest, daß durch ein falsch eingestelltes Gasgestänge die Drosselklappe nur zu vier Fünfteln öffnete. Wir änderten das ab, und dann



war auch dieser Wagen wieder schneller, als das Werk verspricht. Tatsächlich bekommt man bei keiner Automarke die katalogmäßige Leistung so sicher in die Hand wie bei Ford.

Beim 1,5 Liter täuschten die Tachowerte noch mehr vor als tatsächlich vorhanden war: sie zeigten um ca. 9 Prozent zuviel an. Beim 1,7 Liter dagegen registrierten sie im oberen Bereich sogar zu wenig — wieder einmal ein Beweis dafür, daß die Tachometerabweichung innerhalb eines Fabrikates sehr stark streut. Die optimistischen Werte beim 1,5 Liter änderten nichts daran, daß dieser Wagen weit weniger Temperament zu bieten hat als der 1,7 Liter. Der Unterschied ist weniger in der Endleistung zu spüren als im Drehmoment: der Wagen wirkt beim Gasgeben fauler, ganz besonders im IV. Gang. Man kann, wenn man fleißig schaltet, recht flott vorankommen, denn der III. Gang reicht bis an die 120 km/h, aber im 1,7 Liter ist das Fahren weit vergnüglicher und mühsamer. Beim 1,5 Liter hat man den Eindruck, daß der Motor sich anstrengt, während der 1,7 Liter mühelos alles tut, was man von ihm verlangt.

Die 135 bis 140 km/h des 1,5 Liter werden vielen Leuten reichen, trotzdem raten wir (wie auch schon beim früheren 17 M) immer zum 1,7 Liter. Er erfordert weniger Schalten, und er bietet mehr fahrerischen Komfort und mehr Kraftreserve zum Überholen. Die Kostenunterschiede sind sehr gering, der Verbrauch liegt, wenn man die gleiche Fahrleistung annimmt, beim höher verdichteten 1,7 Liter eher niedriger als beim 1,5 Liter. Selbst wenn man die Leistung oft voll ausnützt, wird man nur unwesentlich mehr verbrauchen. Sparsam sind beide Motoren — schon im 12 M hat sich der V4 in dieser Hinsicht einen berechtigten guten Ruf erworben. Im 17 M hat er mehr zu schleppen und muß daher auch mehr verbrauchen. Wir kamen trotzdem mit maximal 12,3 Liter/100 km aus.

Unsere Beschleunigungsmessungen geben zweifellos für beide Wagen ein Optimum an. Sie entstanden (mit zwei Personen) unter günstigen Wetterbedingungen bei rennmäßig schnellem Anfahren und Schalten. Auf der anderen Seite kann man annehmen, daß die Werksangaben (von 0

auf 100 km/h 21,5 bzw. 17 Sekunden), die mit 200 kg Belastung gemessen wurden, an der unteren Grenze liegen, so daß die Wagen im Normalfall zwischen beiden Extremen liegen dürften. Das ist noch immer gut genug: die 17 M-Modelle gehören nach wie vor zu den temperamentvollsten Autos ihrer Klasse.

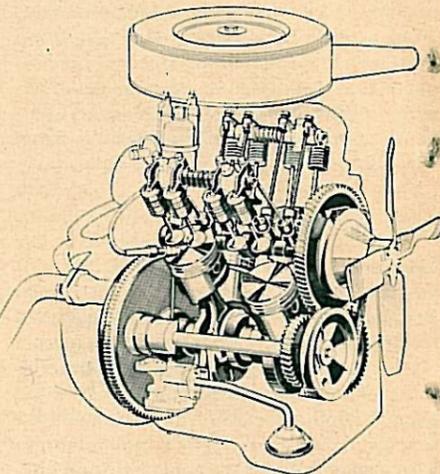
Sie sind trotzdem keine betont sportlichen Autos, denn auch in der Elastizität kann man nicht mehr verlangen, als diese Motoren bieten: im II. Gang fast Schrittgeschwindigkeit, im III. wenig mehr. Den IV. Gang kann man im Stadtverkehr häufig benutzen, und wir haben, wenn es auf Beschleunigung nicht ankommt, häufig vom II. gleich in den IV. geschaltet. Ob man nun für oder gegen V-Vierzylinder und Ausgleichswellen ist — im täglichen Gebrauch sind es gute Motoren.

Der runde Kompromiß

Wenn man, wie Ford beim 17 M, an der hinteren Starrachse mit eingebautem Differential festhält, ist man gezwungen, sich für einen Kompromiß zwischen guter Bodenhaftung dieser relativ schweren Achse und gutem Fahrkomfort zu entscheiden. Ford hat, unserer Meinung nach zu Recht, den Fahrkomfort immer wichtig genommen und nicht zuletzt deswegen beim 12 M den Frontantrieb gewählt. Denn je leichter der Wagen, um so schwieriger wird das Federungsproblem. Beim 17 M behielt man die angetriebene Starrachse, die ja zweifellos ihre Meriten hat, bei und erreichte schon beim vorigen Modell einen guten Federungscomfort. Daß die Achse auf Bodenwellen zuweilen ins Springen kam, nahm man hin, zumal es die Fahr-sicherheit nicht beeinträchtigte und längst nicht so ausgeprägt auftrat, wie — zum Beispiel — bei den Wagen der Bruderfirma Ford-England.

Bei der Entwicklung des neuen Modells hat man die Probleme zwischen Starrachse und Wagen noch genauer studiert und weist mit einem gewissen Stolz darauf hin, sie besser gelöst zu haben. Das ist berechtigt: der neue 17 M ist noch angenehmer gefedert als der alte und schluckt besonders die größeren Bodenwellen ohne

unangenehme Vertikalbewegungen des Aufbaues. Kleine Stöße werden eher spürbar — hier scheint die Dämpfung im Interesse der Bodenhaftung steifer zu arbeiten. Tatsächlich kommt es viel seltener als beim bisherigen Modell vor, daß die Achse tram-



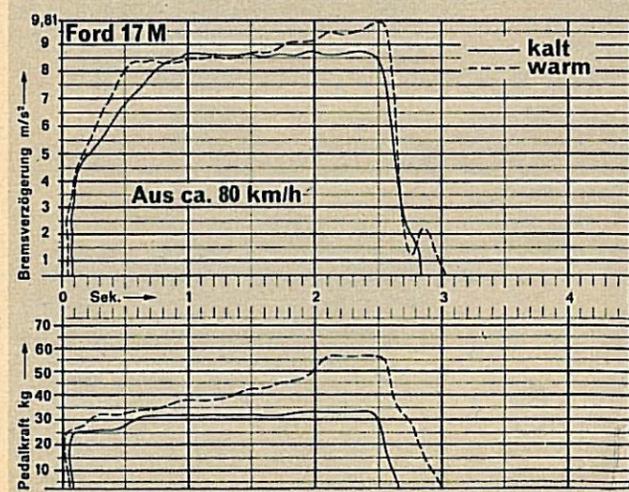
Im Gegensatz zum 12 M hat der Vierzylinder-V-Motor beim 17 M einen Kühlventilator. Neu ist auch die Schrägverzahnung der vorderen Stirnräder, die die Ausgleichswelle (unten) und die Nockenwelle antreiben.

pelt oder springt. Und wenn, dann versetzen die Hinterräder auch in schnell gefahrenen Kurven zumeist nur so wenig, daß man nicht einmal mit der Lenkung darauf zu reagieren braucht.

Die sonstigen Fahreigenschaften in Kurven sind nicht sensationell, aber sie sind, was uns bei solch einem Wagen wichtiger zu sein scheint, sehr gutmütig. Der 17 M reizt wenig zum sportlichen Kurvenfahren, weil er sich in der Kurve spürbar neigt und außerdem der Fahrer, wie schon beschrieben, von seinem Sitz zu rutschen droht. Aber der Wagen tut nichts Böses, wenn man einmal zu schnell in eine Kurve geht, er bleibt fast immer neutral und geht höchstens in ein leichtes Übersteuern über, das durch leichtes Nachlassen in der Lenkung ausgeglichen werden kann und die Geschwindigkeit abbremst, ohne daß eine Gefahr plötzlichen Ausbrechens vorhanden ist. Auch auf nasser Straße zeigt sich dieses unproblematische Fahrverhalten; von der Reifenmarke (wir fuhren Continental und Fulda) wird es offenbar wenig beeinflusst.

Das ganze Fahr- und Federungsverhalten ist ein Kompromiß, bei dem man die Maßstäbe der Preisklasse des 17 M anlegen muß. Innerhalb dieser Maßstäbe ist es aber ein gelungener Kompromiß, dem man die angewendete Versuchskleinarbeit anmerkt. Sie führte zu einer abgerundeten Lösung, man begnügte sich nicht einfach damit, bewährte und billige Aggregate recht und schlecht zusammenzustellen.

Diese echte Kleinarbeit ist auch den Bremsen anzumerken. Die ersten Scheibenbremsen im vorigen 17 M erwiesen sich als fadingempfindlich. Die dann folgende Ausführung war widerstandsfähiger, erforderte aber eine ziemlich hohe Fußkraft. Den verteuerten Griff zur serienmäßig eingebau-



Die Bremsen des 17 M (vorn Scheibenbremsen) sprachen sehr gleichmäßig an und lieferten kalt und warm sehr gute Maximal-Verzögerungswerte. Obwohl der Testwagen nicht mit Bremsverstärker ausgerüstet war, blieb die notwendige Fußkraft auf dem Pedal bei kalter Bremse mit unter 35 kg gering. Bei warmgefahrener Bremse stieg sie auf maximal ca. 65 kg.

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE



FORD TAUNUS 17 M 1,7 LITER

(Werte für 1,5 Liter in Klammern)

MOTOR

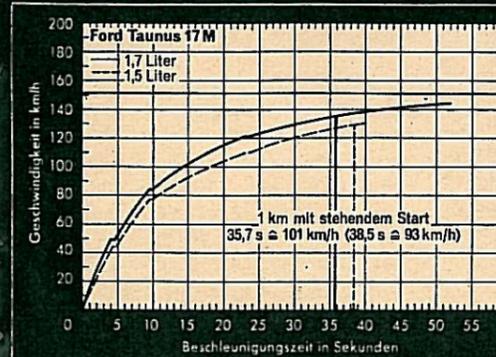
Vierzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 90 x 66,8 (90 x 58,86) mm, Hubraum 1699 (1498) ccm, Verdichtung 9:1 (8:1), Leistung 70 PS bei 4500 U/min (60 PS bei 4500 U/min), spezifische Leistung 41,2 (40,0) PS/Liter, maximales Drehmoment 13,5 (11,4) mkg bei 2400 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 4500 (4500) U/min ca. 10,0 (8,8) m/s, bei 100 km/h im IV. Gang entsprechend 3200 (3400) U/min ca. 7,1 (6,7) m/s, dreifach gelagerte Pleuellwelle, zentrale Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlwasserinhalt 6 (6) Liter, Druckumlaufschmierung, Hauptstrom-Ölfilter, Olinhalt 3,5 (3,5) Liter, 1 Solex-Fallstromvergaser 32 PDSIT-4 mit wasserbeheizter Startautomatik, mechanische Kraftstoffpumpe, 45-Liter-Tank im Heck, Batterie 6 Volt 77 Ah, Lichtmaschine 200 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Dreiganggetriebe mit Lenkradschaltung, auf Wunsch Vierganggetriebe oder (nur für 1,7 Liter) automatisches Getriebe, Übersetzungen Dreiganggetriebe (in Klammern Gesamtübersetzungen 1,7 Liter/1,5 Liter): I. 3,29 (12,17/12,82), II. 1,61 (5,95/6,27), III. 1,0 (3,7/3,89), R. 3,10 (11,47/12,08), Übersetzungen Vierganggetriebe (in Klammern Gesamtübersetzungen 1,7 Liter/1,5 Liter): I. 3,43 (12,7/13,35), II. 1,97 (7,28/7,66), III. 1,37 (5,06/5,33), IV. 1,0 (3,7/3,89), R. 3,78 (14,0/14,7), Hinterachse 3,7 (3,89), Olinhalt Getriebe Dreigang 1 Liter, Viergang 1,3 Liter, Hinterachse 1,1 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Federbeinen und Querlenkern, Schraubenfedern, hinten Starrachse an Längsblattfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung, hydraulische Fußbremse (vorn Scheibenbremsen), Stockhandbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend, Reifen 6.40—13 schlauchlos, Luftdruck 1,3/1,3 atü, bei voller Belastung 1,4/1,6 atü.



ABMESSUNGEN

Radstand 2705 mm, Spur 1430/1400 mm, Außenmaße 4585 x 1715 x 1480 mm, Innenbreite vorn 1440 mm, hinten 1420 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 920 mm, hinten 920 mm, Sitztiefe vorn 450 mm, hinten 460 mm, Knieraum hinten 220 bis 330 mm (je nach Stellung der Vordersitze), Wendekreis rechts 10,5 m, links 10,2 m, 4 1/2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 990 kg (davon Vorderachse 515 kg, Hinterachse 475 kg, Gewichtsverteilung 52:48), zulässiges Gesamtgewicht 1410 kg, Zuladung 420 kg, Personen-Indexzahl 4,9, Leistungsgewicht vollgetankt 14,1 (16,5) kg/PS, mit 340 kg Belastung (vier Personen und Gepäck) 19,0 (22,1) kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Geschwindigkeitsbereiche (km/h)	1,7 Liter		1,5 Liter	
	I. Gang	II. Gang	I. Gang	II. Gang
0 bis 40	bis 49	12 bis 84	bis 44	12 bis 76
0 bis 60	25 bis 121	ab 40	25 bis 110	ab 40
Höchstgeschwindigkeit km/h	151	140		

Tachometerabweichung	effektiv km/h	
	1,7 Liter	1,5 Liter
Anzeige 40	36	28,5
60	57	48,5
80	78	68
100	100	89
120	121	109
140	144	129
Kilometerzählerabweichung	unter 1%	+ 2%

Beschleunigung	1,7 Liter		1,5 Liter	
	0 bis 40 km/h	0 bis 60 km/h	0 bis 80 km/h	0 bis 100 km/h
0 bis 40 km/h	3,0 s	5,8 s	3,6 s	6,6 s
0 bis 60 km/h	8,6 s	10,6 s	10,6 s	17,8 s
0 bis 100 km/h	22,0 s	29,4 s	29,4 s	38,5 s
1 km mit stehendem Start	35,7 s	38,5 s		

VERBRAUCH

1,7 Liter (Superbenzin)
Autobahn Schnitt 130 km/h 12,3 Liter/100 km
Autobahn Schnitt 100 km/h 7,2 Liter/100 km
Landstraße Schnitt 75 km/h 11,7 Liter/100 km
Testverbrauch 11,6 Liter/100 km

1,5 Liter (Normalbenzin)
Autobahn Schnitt 124 km/h 9,6 Liter/100 km
Autobahn Schnitt 103 km/h 8,5 Liter/100 km
Landstraße Schnitt 70 km/h 11,4 Liter/100 km
Testverbrauch 10,7 Liter/100 km

INNENGERÄUSCH

(Gemessen nach ISO-Kurve A, nur 17 M 1,5 Liter)
Leerlauf im Stand 53 Phon
Bei 50 km/h 67 Phon
Bei 80 km/h 72 Phon
Bei 100 km/h 76 Phon
Bei 120 km/h 79 Phon
(jeweils im IV. Gang auf Betonfahrbahn)

PREISE

1,5 Liter-Limousine zweitürig mit Dreiganggetriebe DM 6 990.—
1,5 Liter-Limousine viertürig mit Dreiganggetriebe DM 7 400.—
Aufpreis für 1,7 Liter-Motor DM 75.—
Aufpreis für Vierganggetriebe DM 95.—
Aufpreis für Stahlkurbeldach DM 350.—
Aufpreis für elektrisches Stahlschiebedach DM 450.—
Sonderausstattung DM 295.—
Aufpreis für Bremsverstärker DM 95.—
Aufpreis für autom. Getriebe (nur 1,7 Liter) DM 950.—

Osterreich:
1,5 Liter-Limousine zweitürig mit Dreiganggetriebe öS 58 500.—
1,5 Liter-Limousine viertürig mit Dreiganggetriebe öS 62 600.—
Aufpreis für 1,7 Liter-Motor öS 600.—
Aufpreis für Vierganggetriebe öS 800.—

Schweiz:
1,5 Liter-Limousine zweitürig mit Vierganggetriebe sfr 9 100.—
1,5 Liter-Limousine viertürig mit Vierganggetriebe sfr 9 700.—
Aufpreis für 1,7 Liter-Motor sfr 150.—

WARTUNG

Kontrolldienst alle 5000 km, Inspektion alle 10 000 km.

Hersteller:
Ford-Werke AG, Köln-Niehl



Wie bei Ford üblich, ist das Reserverad an der Vorderwand des Kofferraumes angebracht. Es beeinträchtigt dadurch den großen Kofferraum nur sehr wenig; bei Reifenpannen muß allerdings das Gepäck herausgenommen werden.

ten Bremshilfe vermied man (immerhin werden ja die vorderen Scheibenbremsen, im Gegensatz zu Opel, serienmäßig ohne Aufpreis eingebaut) und verwendet nun einen Bremsbelag, der bei niedrigerer Fußkraft hohe Dauerbeanspruchung aushält. Der praktische Fahreindruck und die Meß-

ergebnisse erwiesen, daß diese Bremsen zuverlässig arbeiten, ohne zuviel Muskelkraft zu erfordern. Eine Bremshilfe ist auf Wunsch lieferbar.

Die Ford-Autos werden genauso wie diejenigen von Opel nach amerikanischen

Methoden entwickelt und gebaut. Das macht sich in einer gewissen Interesselosigkeit gegenüber letzten technischen Feinheiten bemerkbar, denn um in Riesenstückzahlen verkauft werden zu können, dürfen die Wagen nicht teurer sein als unbedingt nötig. Es zeigt sich auch in einer manchmal nachlässigen Verarbeitung — Bodenteppiche etwa sind weder bei Opel noch bei Ford korrekt befestigt. Es wirkt sich aber auch in einer Gebrauchs-Anspruchslosigkeit aus, die jeden Hersteller teuer konstruierter und aufwendig gebauter Qualitätsautos neidisch machen kann. Diese nach dem alten Henry Ford-Rezept gefertigten Autos brauchen nicht nur wenig Wartung, sie gehen auch wenig kaputt und ärgern ihren Besitzer nicht.

Die Ergebnisse des in auto motor und sport erschienenen AUTOMOBIL-REPORT, einer statistischen Umfrage unter den Besitzern von Wagen der 1,5 Liter-Klasse, haben bewiesen, daß dieser Ruf keine Legende ist. Gerade der 17 M erwies sich dort als ein Auto, mit dem man fährt, ohne sich im übrigen viel darum kümmern zu müssen. Es gibt keinen Grund, weshalb es bei seinem Nachfolger nicht genauso sein sollte, denn wohlweislich hat Ford vermieden, im Prinzip etwas zu ändern. Die kaum zu überbietende Gebrauchstüchtigkeit entwarfnet — auch wenn man gern dieses oder jenes anders und besser haben möchte. Denn was ist erfreulicher, als wenn der Besitzer Tag für Tag mit seinem Auto zufrieden ist? Wenn dann auch noch anerkannt werden muß, daß das Ganze eine — innerhalb des gesteckten Rahmens — ausgezeichnete Ingenieurarbeit ist, mit der fahrerisch anspruchsvolle Leute durchaus zufrieden sein können, dann kann das Endergebnis nur positiv ausfallen. Nur wenige Wagen bieten für ihren Preis einen so realen Gegenwert. Reinhard Seiffert

Zum Thema „Sicherheit“



Der Taunus 20M TS ist der bestliegende Ford-Wagen, den wir je gefahren haben — die ausländischen Modelle des Konzerns eingeschlossen!

Es ist fast unglaublich, daß es den Kölner Konstrukteuren gelungen ist, ein Auto mit einer konventionellen Starrachse für die Hinterräder zu einem so muster-gültigen Fahrverhalten zu erziehen.

Frankfurter Neue Presse, 19.9.64

Weit weniger Kurvenneigung

Der um 7,5 cm längere Radstand und die vorn um 13,5 cm und hinten um 10,5 cm breitere Spur geben zusammen mit neuen, um 40 Prozent weicheren Vorderfedern, neuen Teleskop-Stoßdämpfern und den auf 6,40x13 vergrößerten Reifen dem Wagen bessere Fahreigenschaften: Richtungsstabilität und Kurvenverhalten waren bei den Probefahrten tadellos. Außerdem neigt sich der neue 17/20 M weit weniger in den Kurven nach außen als sein Vorgänger.

Hannoversche Rundschau, 21. 9. 64

Eine Straßenlage, die höchstes Lob verdient

Zusammen mit der wesentlich verbreiterten Spur — vorn sind es 13,5 Zentimeter — ergibt sich nun eine Straßenlage, die höchstes Lob verdient. Die Spurtreue ist erstaunlich, die Bremsen (vorn Scheiben, hinten Trommeln) verzögern weich und gleichmäßig.

Der Tagesspiegel, Berlin, 20. 9. 64

Die Kurvenstabilität ist fast verblüffend

Der Wagen hat eine gute Straßenlage, die Kurvenstabilität ist fast verblüffend. Erster Eindruck nach kurzer Probefahrt: Es gibt kaum Zweiliterfahrzeuge, die besser sind. Die Federung ist goldrichtig. Wellen, Kopfsteinpflaster — diese Federn schlucken alles. Das Fahrgestell hält auch bei hohen Geschwindigkeiten den Wagen sicher in der Kurve.

Neue Rhein-Zeitung / Neue Ruhr-Zeitung, 16. 9. 64

Alle Achtung vor der Entwicklungsarbeit

Erster Eindruck: Bemerkenswert weiche

Federung, dennoch keine flauen Kurveneigenschaften, kein Aufschwingen, natürliche Trampelneigung der starren Hinterachse auf ein Mindestmaß verringert, kaum ein im Fahreindruck nachweisbarer Unterschied gegenüber den Möglichkeiten einer Einzelradaufhängung. Alle Achtung vor der Entwicklungsarbeit! Geheimnis des Erfolges ist vor allem die Stoßdämpferabstimmung. Der 17/20 M bietet einen gesunden Kompromiß zwischen guter Federung und sauberen Fahreigenschaften.

mot, Nr. 20/64

Bremsanlage praktisch wartungsfrei

Eine großartige Sache sind auch die Bremsen: Scheiben vorn, Trommeln hinten und bei unserem Testwagen dazu noch einen Unterdruckbremsverstärker (ATE,) den es für 95,- DM als Extra gibt. Diese Bremsanlage bringt nicht nur vorzügliche Wirkungen bei sehr bescheidenen Pedalkräften, sie ist auch sehr fein dosierbar und läßt sich ohne Risiko auch auf nasser oder glatter Straße kräftig einsetzen. Ein weiterer Vorteil: Auch die Hinterradbremmen sind nun mit einer automatischen Nachstellvorrichtung versehen.

Damit braucht die Bremsanlage der neuen Ford-Modelle praktisch keine Wartung mehr: sie funktioniert immer gleichmäßig.



Nur noch gelegentliche Kontrollen auf Zustand und Abnutzung der Beläge gehören zum Wartungsplan.

Frankfurter Neue Presse, 19.9.64

Kurvenlage erheblich besser

Berliner Morgenpost, 20.9.64

Lammfromm unter extremen Fahrbedingungen

Ich habe einiges versucht auf den nasen Straßen: Vollbremsung aus 100 km/h, Vollgas durch die Kurven — er blieb lammfromm an der Leine. Nur mit Gewalt kann man ihn hinten ausbrechen lassen.

BZ, Berlin, 16.9.64

Wendekreis nur 10,2 m

Die Lenkung des 20 M arbeitet nach dem Kugelumlaufrprinzip. Sie ist sehr leichtgängig und präzise. Mit 3,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag und einem Wendekreis von nur 10,2 m stellt sie eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem Vormodell (17 M) dar, bei dem der Wendekreis noch 11,4 m betrug.

Frankfurter Neue Presse, 19.9.64

Wesentlich höhere Kurvengeschwindigkeiten

Auf welligen Straßen mit schlechten Randstreifen vermittelt der 20 MTS einen Federungskomfort, wie man ihn sonst nur bei größeren Wagen vorfindet. Die neuen Modelle gehören zu den richtungsstabilen Typen mit Untersteuerungstendenz im höheren Geschwindigkeitsbereich. Die zulässigen Kurvengeschwindigkeiten sind wesentlich höher als beim früheren, schmalspurigen 17 M.

Automobil-Revue, Bern, 17.9.64

Standfest — auch nach härtestem Bremstest

Der Wagen ist vorn scheiben- und hinten trommelgebremst. Im Werk wollte man mir wahre Wunderdinge von diesen Bremsen erzählen. Euch werde ich es zeigen, sagte ich mir. Und zog den Testwagen auf 80 Sachen hoch. Und trat mit Wucht aufs Bremspedal. Der Wagen verneigte sich, schlurfte kurz mit den Reifen ... und stand. Sofort gab ich wieder Vollgas bis 80. Und wieder drauf auf die Bremse! Und das Ganze tat ich sage und schreibe zehnmal hintereinander. Dann gab ich es auf: nicht, weil die Bremsen des Autos es leid waren, sondern weil ich die Nase voll hatte. Es stank nach angebrannten Belägen und malträtiertem

Gummi. Aber der Taunus hatte immer noch voll funktionsfähige, spurtreue, sauber und willig ansprechende Bremsen!

Neue Illustrierte, 20.9.64

Jeder Wagen mit Scheibenbremsen vorn

Ein Sonderlob für die Bremsen: Bei Ford verläßt kein Fahrzeug mehr die Fabrikhallen, das nicht mit Scheibenbremsen an den Vorderrädern ausgestattet ist. (Kein PKW, d. Red.)

Dr. Herrman Harster, Bild-Zeitung, 15.9.64

Große Bremsverzögerung, geringer Pedaldruck

Und die Bremsen? Sie sind das, was man eine „Wolke“ nennt: große Verzögerung, geringer Pedaldruck. Vorn Scheiben- und hinten Trommelbremsen, von 250 mm Bremsfläche geben echte Sicherheit. Über 150 km/h zeigte die Tachonadel bei einer harten Notbremsung: Das Fahrzeug blieb brav in der Spur und stand sehr schnell.

Neue Rhein-Zeitung/Neue Ruhr-Zeitung, 16.9.64



Im Windkanal erprobte Scheibenwischer

Sehr wesentlich sind neue Scheibenwischer, die im Windkanal erprobt wurden. Durch eine Strömungskante wird das Scheibenwischerblatt mehr als bisher an die Scheibe gedrückt, oder, besser gesagt, es bekommt weniger Aufwind als bisher. Bei 150 km/h sind noch 50 Prozent der Wischwirkung vorhanden, während sie bisher praktisch bei 100 km/h kaum mehr vorhanden war.

Kurier, Wien, 19.9.64

Komfort für unterwegs

Mehr Radstand - mehr Raum

Die Spurweiten und der Radstand wurden beim Ford stark vergrößert. In Verbindung mit den Reifen-Dimensionen 6,40-13 (Felgenbreite 4,5 Zoll) konnten der Fahrkomfort, die Fahreigenschaften zusammen mit dem Kurvenverhalten verbessert werden.

Frankfurter Neue Presse, 19.9.64



Mehr Beinfreiheit für die hinteren Mitfahrer bieten die neuen Modelle. Auf der Rücksitzbank haben wirklich drei Leute nebeneinander Platz.

Neue Illustrierte, 20.9.64

Solide Innenausstattung

Hier unsere Eindrücke: Durch die größeren Ausmaße ist der 20 M sehr geräumig. Man sitzt bequem auf den Sitzen. Die Innenausstattung ist solide. Besonders gefallen haben uns die runden Instrumente. Sie sind viel übersichtlicher als die bisher üblichen längsanzeigenden Instrumente. Ausgezeichnet ist die Ventilation im 20 M. Man kann gleichzeitig warme Füße und einen kühlen Kopf haben.

Abendpost, Frankfurt, 18.9.64

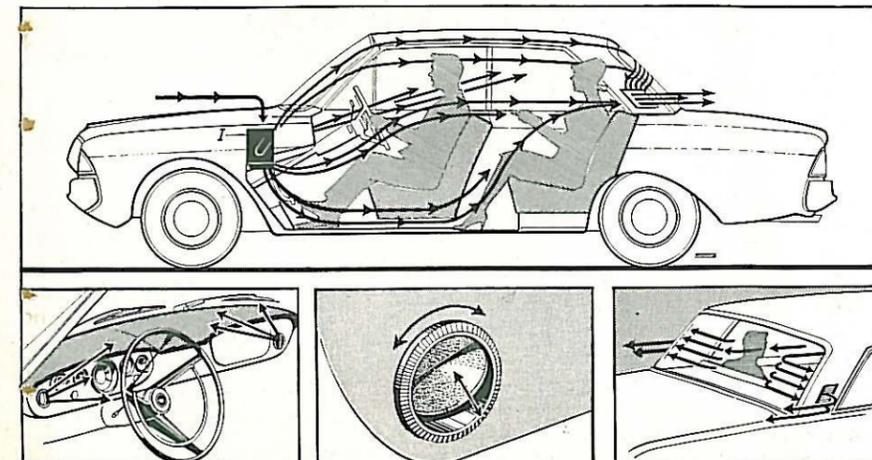
Der Wagen ist angenehm weich gefedert

Man muß anerkennen, daß die Neuauslegung der Hinterachsfeederung einen echten Fortschritt gebracht hat: der Wagen ist angenehm weich gefedert, und trotzdem hat die Hinterachse auch auf waschbrettähnlichen Straßen einen guten Bodenkontakt.

Auto, Motor und Sport, 19.9.64

Vergrößerte Fensterflächen

Im Vergleich zum bisherigen 17 M, von dem rund 700 000 Stück gebaut wurden, wirkt das neue Auto kompakter und gestreckter. Eine etwas tiefere Gürtellinie gestattet größere Fenster, innen wurde die Kopffreiheit, aber auch die Heizung



und Innenraumbelüftung verbessert. Überhaupt wurde der Fahrkomfort durch intensive Kleinarbeit ... erhöht.

Frankfurter Rundschau, 19.9.64

Noch mehr Platz im Kofferraum

Das neugestaltete Instrumentenbrett, größeres Handschuhfach, noch mehr Platz im Kofferraum — all das rundet den ersten Eindruck ab und macht die neuen Ford-Modelle 1965 zu Favoriten auf dem Automobilmarkt.

Oberbadisches Volksblatt, 19.9.64

Geteilte Kardanwelle für größere Laufruhe

Die bisher ungeteilte Kardanwelle besteht nunmehr aus zwei Teilen und einem elastisch am Wagenboden angebrachten mittleren Stützlager. Diese Konstruktion hat sich hinsichtlich der Laufruhe des Wagens sehr günstig ausgewirkt: die Schwingungen langer einteiliger Kardanwellen waren immer ein schwieriges Problem. Das Mittellager der Kardanwelle ist übrigens wartungsfrei.

Motor-Rundschau, Nr. 18

Luft strömt zugfrei

Hervorragend die Innenraumbelüftung. Auch bei Sonnenglut kann man im „20 M“ mit geschlossenen Scheiben fahren. Das bewirken zwei Düsen, seitlich vom Armaturenbrett, die nach Belieben verstellbar sind. Die Luft strömt zugfrei durch das Wageninnere und wird hinten durch kleine Öffnungen an den Dachpfosten wieder aus dem Wagen gesogen. Eine gute Lösung.

Berliner Morgenpost, 20.9.64

Bei 30 Grad mit geschlossenen Fenstern

Sehr gut ist die neue Frischluft- und Heizungsanlage. Da haben sich die Kölner wirklich etwas einfallen lassen. Sogar für den Abzug der Luft ist durch besondere Schlitze gesorgt. Bei 30 Grad in der Sonne brauchten wir kein Wagenfenster zu öffnen.

Der Tagesspiegel, Berlin, 20.9.64