



**Aktuelle
Preise**
für 170
Modelle

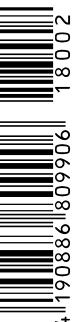
Ford & Opel



**Alle wichtigen Modelle
mit Kaufberatung**



- ▶ **Service** Die besten Teilehändler und Spezialisten
- ▶ **Szene** Clubs und das besondere Ford- und Opel-Gefühl
- ▶ **Kauf-Tipps** Das sind die Top-Klassiker von morgen





“
**DRIVE ON
MONDAY,
RACE ON
SUNDAY**”

seit 70 Jahren



Porsche – seit Generationen der Renner unter den Sportwagen.
Und seit 70 Jahren in AUTO MOTOR UND SPORT. Jetzt als Edition
im Handel oder hier bestellen:

0711.32068888 | ams@dpv.de | auto-motor-und-sport.de/911sport





Seelenverwandt: Das Foto verdeutlicht, warum wir Ford und Opel gemeinsam behandeln

Volkshelden

Wenige Autos genießen so viel Sympathie wie klassische Ford- und Opel-Modelle, ihr Preis-Leistungs-Verhältnis ist nahezu unschlagbar. Steigen Sie ein in die Welt der Publikumsliebhaber!

IMPRESSUM

Chefredakteur Hans-Jörg Götzl
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität Michael Heinz
Content Delivery Management Leitung: Thomas Fischer, Hans-Jürgen Kuntze (CvD), Rainer Herrmann (Foto-Archiv), Jonas Greiner (Multimedia), Johannes Holzwarth, Michael Rommel (Text-Archiv)
Redaktion Alf Cremers, Daniel Endreß, Klaus Finkenburg, Dr. Franz-Peter Hudek, Kai Klauder, Paul Krüger, Michael Orth, Michael Schröder, Bernd Woytal
Grafik Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Raoul Rainer
Schlussredaktion Schlussredaktion.de
Assistenz Michaela Plangg (Ltg.), Ute Eckstein
Fotografen Dino Eisele, fact, Frank Herzog, Hardy Mutschler, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert
Motor Klassik gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Redaktion Motor Klassik, 70162 Stuttgart, Tel.: 07 11/182-0, Fax: 07 11/182-11 40
 E-Mail: motorklassik@motorpresse.de
Verlag Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart
Geschäftsführer
 Nils Oberschelp (Vorsitzender), Andrea Rometsch, Tim Ramms
Leitung Geschäftsbereich Mobilität Tim Ramms
Publisher Automobil/Aktive Freizeit
 Stefan Karcher, Maik Müller
Anzeigenleitung Stephen Brand
Anzeigenleitung Markt Sven Damson
Verantwortlich für den Anzeigenteil
 Nicole Polta, Gabi Volkert
Herstellung Michael Wander (verantwortl.)
Repro Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt
Druck Vogel Druck und Medienservice GmbH & Co. KG, Leibnizstr. 5, 97204 Höchberg
Vertrieb Einzelverkauf In- und Ausland
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, 22773 Hamburg
Vertriebsleitung Britt Unnerstall
 Alle Rechte vorbehalten.
 © by Motor Presse Stuttgart.
 Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Genehmigung des Verlages und voller Quellenangabe. Gerichtsstand Stuttgart.
 Einzelheft Euro 9,90
 Nachbestellung: Einzelheft EUR 9,90 + EUR 2,00 Versandkosten (Inland)
 Tel.: 07 11/32 06 88 88
 Fax: 07 11/182-25 50
 E-Mail: bestellservice@dpv.de
 Postalisch: DPV GmbH, Postfach, 70138 Stuttgart

Wer mit einem klassischen Opel oder Ford unterwegs ist, sei es auf einer Ausfahrt oder Rallye, braucht sich über mangelnden Zuspruch seiner Mitmenschen nicht beklagen: Wo er auch hinkommt, stets schaut er in strahlende Gesichter. Und bei jedem Halt taucht mindestens einer auf (meistens aber mehrere) mit dem immer gleichen Spruch – „So einen hatte ich auch mal“ – und einem seligen Erinnerungslächeln.

Denn tatsächlich war es ja so: Ein guter Teil der Bevölkerung hierzulande ist mit oder in einem Ford oder Opel aufgewachsen. Der Vater, die Mutter, ein älterer Bruder oder ein Onkel – irgendein Bekannter oder Verwandter fuhr garantiert einen Wagen aus Rüsselsheim oder Köln. Das gilt zumindest für den westlichen Teil der Republik; in den Osten schwappten die Ford- und Opel-Wellen erst ab November 1989, dann aber gewaltig.

Doch obwohl manche Modelle millionenfach vom Band liefen, haben erschreckend wenige überlebt: Die Rostvorsorge war zum Teil bis in die 90er-Jahre ein Elend, manche einst stolzen und chromblitzenden Familien-Limousinen zeigten nach nur sechs Jahren dramatische Durchrostungen. Aufwendige Reparaturen oder gar Restaurierungen lohnten oft nicht, und so wurde aus dem Automobil erst ein Teileträger und dann ein Fall für die Schrottpresse.

Dadurch ist heute mancher Ford Turnier seltener als ein Ferrari Testarossa, doch zum Glück führt die Seltenheit nicht zu übersteigerten Preisvorstellungen: Die meisten Opel- und Ford-Modelle gibt es zu überschaubaren Kursen, oft gelingt der Einstieg schon für weniger als 3000 Euro. Auch Ersatzteile sind vergleichsweise günstig, die Technik ist zudem robust und im Zweifel leicht zu reparieren.

► Ideale Klassiker

All das macht klassische Ford und Opel zu idealen Klassikern, und die Auswahl ist riesig. Um Ihnen die Orientierung zu erleichtern, beleuchten wir in diesem Kauf-Ratgeber alle relevanten Nachkriegsbaureihen, erläutern die Vor- und Nachteile und die typischen Schwachstellen, ergründen die Ersatzteilsituation und nennen Clubs und Spezialisten. Sicher ist: Viel falsch machen Sie mit einem Opel oder Ford nicht – in diesem Sinne, herzlichst Ihr

H.-J. Götzl



hjogetzl@motorpresse.de

INHALT

■ Modell-Checks mit Kaufberatung

Ford Taunus 12 M & 15 M Weltkugel 1952–1962	12
Ford Taunus 17 M P2 1957–1960	14
Ford Taunus 17 M P3 1960–1964	16
Ford Taunus 17 & 20 M P5 1964–1967	20
Ford 17–26 M P7 1967–1971	24
Ford 12 & 15 M P4 & P6 1962–1970	30
Ford Escort 1 & 2 1968–1980	34
Ford Capri 1969–1984	38
Ford Granada 1–3 1972–1985	46
Ford Taunus 1–3 1970–1982	52
Ford Sierra 1982–1993	60
Ford Scorpio 1985–1998	66
Ford Escort 3 1980–1985	72
Opel Rekord P1 & P2 1957–1963	86
Opel Rekord A & B 1963–1966	90
Opel Rekord C, D & E 1966–1986	94
Opel Commodore A, B & C 1967–1982	102
Opel Kadett A & B 1962–1973	108
Opel Kadett C 1973–1979	112
Opel GT 1968–1973	118
Opel Manta A & B 1970–1988	122



122

Opel Manta Die Antwort auf den Ford Capri kommt ein Jahr später



102

Bis zu 150 PS: GS- und GS/E-Modelle des Commodore A

Alle wichtigen Klassiker von Ford und Opel – von 1952 bis heute



38

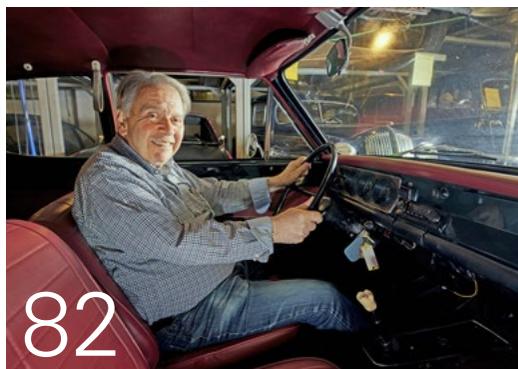
Ford Capri Das bezahlbare Sportcoupé war ein großer Ford-Bestseller

Mit dem 17 M P3, der „Badewanne“, schuf Ford 1960 die „Linie der Vernunft“

Martin Degener besitzt mit mehr als 150 Autos die größte Opel-Sammlung der Welt



16



82

Opel Ascona A & B 1970–1981	128
Opel Kapitän, Admiral & Diplomat (KAD) A 1964–1968	134
Opel Kapitän, Admiral & Diplomat (KAD) B 1969–1977	140
Opel Senator A & B 1978–1993	144
Opel Monza 1978–1986	148
Opel Omega A 1986–1993	152
■ Historie, Porträts, Service	
Das Ford- und Opel-Gefühl Zwei Marken zum Schwelgen	6
Wartung und Reparatur I Werkstätten für alte Ford	28
Ford-Ersatzteile Entspannte Lage	44
Ford-Clubszene Von Mittelgebirgen und Muscle-Cars	58
Ford-Sammler Thomas Gütter Der Granada-Mann	74
Opel-Sammler Martin Degener Ein Leben rund um Opel	82
Wartung und Reparatur II Hier werden kranke Opel gesund	100
Opel-Ersatzteile Was darf's sein?	116
Opel-Clubszene Alt-Opel-Gang	132
Blick in die Zukunft Ford- und Opel-Klassiker von morgen	156
■ Rubriken	
Editorial und Impressum Warum wir alte Ford und Opel lieben	3
Preisübersicht Alle Ford- und Opel-Klassiker-Preise	78
Kleinanzeigen von Händlern und Werkstätten Rat und Tat	81
Schlusswort: Markenrivalität Alte Feinde, neue Freunde	162

Zwei Marken zu

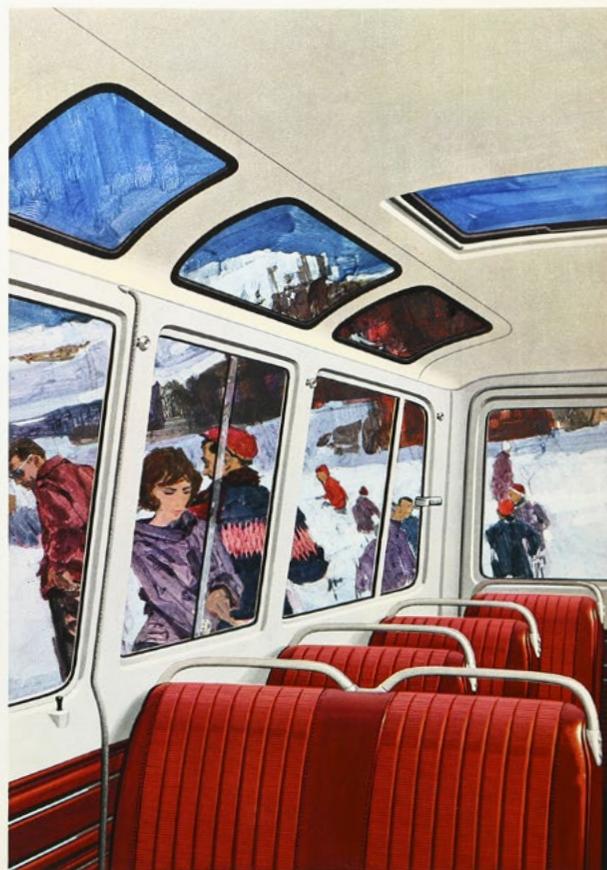
Einfache Technik, geräumige Karosserien, müheloses Fahren: Ford und Opel stehen für das kleine

Ford Transit 1966

Ein Jahr gab es den Transit, als dieser Prospekt zu Hochform aufstieg. Alle Fahrscenen sind illustriert. Im Mittelpunkt der Panorama-Bus

Ford Transit Kleinbus / Bus Panorama

Mit dem Panoramabus können Sie „sehen und sich sehen lassen“! Er bietet echten Personenwagen-Komfort – behaglichen Luxus für anspruchsvolle Fahrgäste. Seitliche Schiebefenster, Ausstellfenster hinten, eine verstellbare Passatlacke im Dach und Dachrandverglasung gehören zur Serienausstattung. Damit viel Licht, Luft und Sonne nach innen kommen. Damit Ihre Fahrgäste einen Panoramablick nach außen haben. Stoffstangen und -hölner sind verchromt, der ganze Innenraum ist mit Kunstleder ausgestrichen. Die Sitze? Hervorragende Stoffpolsterung mit Kunstlederbesatz. Gepolsterte Armaturenfront, verschließbares Handschuhfach und Radzieringe gehören dazu. Ein Panoramabus „transportiert“ nicht einfach Personen – er verwöhnt Fahrgäste! Und die Sitzanordnung? Neun- und Zweisitzer rollen vom Band. 7-, 8- und 11-Sitzer auf Wunsch.



Benötigte Türen: Fahrerhaus-Schwelben mit verstellbaren Fenstern und Ausstellfenster. Im Heck eine hoch überklappbare Schwinge (PT 600) bzw. Doppelschwinge (PT 1100).

Besondere Türwische: Auf den Seiten 26 und 27 Neben Sie die Wahl: Panoramabus-Türschwinge 2, 5x8, 10 u. 16.

Panoramabus	27 500	27 100
8-Sitzer		22 500
Motor, PS	1,5-l V&W PS	1,5-l V&W PS
Leergewicht	1395 kg	1450 kg
Nutzlast	815 kg	950 kg
Zul. Gesamtgewicht	2150 kg	2000 kg
Personen (max.)	9	12

Ford 17/20 M, 1967

Die Linie der Vernunft wandelte sich zum Straßenkreuzer-Look des P7a. Die neuen Breitspur-Wagen wirkten grafisch noch ausladender

Wir stellen vor: Zwei neue Breitspur-Wagen
Ford 17M
Ford 20M

...überall in Frankfurt
AUTOHAGE
 23 08 31

Ford 17 MTS, 1962
 Das schicke rot-weiße Interieur nach Thunderbird-Vorbild wertet den 17 MTS auf. Auch Zweifarblackierungen waren groß in Mode



m Schwelgen

Text Alf Cremers

Glück der Mittelschicht, gekrönt von modischem Styling und großen Motoren.

Opel Kapitän, 1951
 Amerikanisches Styling zog bei Opel schon 1939 ein. Opulenter Chrombehang schmückt die schlichte Vorkriegsform des Kapitän



Opel Kapitän P-LV, 1959
 Attribute wie „Luxus“ oder „De Luxe“ sind Wirtschaftswunder-Blüten wie hier beim imposanten Panorama-Kapitän im US-Look



Der Erfolgs-Kapitän
 Die Laufkultur des Opel-Sechszylinders war legendär – auch ein Grund für die Rekordzahl von 145 618 Kapitänen

Speiegelbild der Persönlichkeit: KAPITÄN

Heute willt man wieder auf Breitschultern. Man greift sehr genau, nicht, überlegt jedes Fuß und Walter. Die Proportionen dieses schönen Wagens stellen ein starkes Argument. Nicht aber in der KAPITÄN eine Auszeichnung, ein Titel in Lack und Chrom. Gutgezügelter Kapitän ist eine der Merkmale, neben viel Feuerkraft, komfortable Bodenfreiheit.

Ein kleiner Feinsitz ist die erste Anlaufstelle in einem Wagen ohne Fehlführer. Das ist ein gutes Zeichen. Die stromlinienförmige, schlanke des Kapitän nach hinten geführten geraden. Dadurch sinkt auf dem Fahrersitz. Keine nur das Haar gegen anfallenden, dessen wir kein Eis- und Kunststoff durch die handverlesenen und hoch in den Dank zugehörigen. Tinten, Neben im weichen Winkel sich öffnen geben sie alle. Eintragungsgegenstände... Heißigkeit und Luft im Fond durch die gewählte Frontscheibe... ein wunderbares Raumgefühl entsteht... dass die herrliche Fahrweise und die luxuriöse Ausstattung... wir sehr willig zur Ansfahrt nicht auf das geben. „A“ am KAPITÄN.

• **Praktische** getriebene, keine Getriebepartener, Substrat...
 • **Räder**...
 • **Die**...
 • **Die**...
 • **Die**...

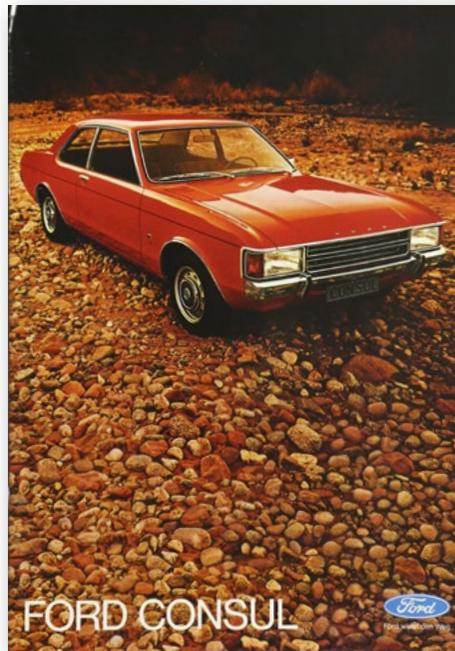


Ford Granada Mk 1, 1972

Nach dem üppig ausgestatteten Ford 26 M übernahm der Granada GXL in Deutschland und England die Rolle des luxuriösen Flaggschiffs

Ford Consul, 1973

Hier war der einfachere Consul schon in der neuen Variante des „klassischen Zweitürers“ zu sehen. Kühlergrill und Radkappen kennzeichnen ihn



Ford Granada Ghia, 1974

Ghia hieß nun die Toplinie mit Automatik, Velours-Polstern, Radio und Digitaluhr auf der Mittelkonsole, noch ohne LED

Auf der Suche nach dem, was Ford und Opel ausmacht, stellen sich bei vielen Autofans prägende Kindheitserinnerungen ein. Bilder von früher tauchen auf, bei mir sind es die späten 60er-Jahre. Mein Vater Anton fährt einen Opel Rekord A 1500, ein Zweitürer mit Dreiganggetriebe in Alaskagrau, genannt „der kleine Chevy“, mein Onkel Herbert einen dunkelgrünen Ford Taunus P3, genannt „Badewanne“, ein Zweitürer mit weißem Dach und „Siebzehnhunderter-Maschine“, wie man damals sagt, 60 PS, auch nur drei Gänge.

Der Opel hat einen Breitbandtacho, dessen Zeiger sich je nach gefahrener Geschwindigkeit verfärben, erst grün, dann orange und rot ab 100 km/h, eine Spielerei, die mich als Kind fasziniert. Der Ford verfügt schon über drei Rundinstrumente mit dicker Chromnabe, einen Bandtacho gibt es beim 62er Taunus 12 M P4 und später noch beim frühen P6.

Die Gefühle sind ähnlich, weil die Autos vergleichbar sind. Elegante Karosserien, die im Stil der Zeit mit amerikanischem Flair kokettieren. Impala-Trapez gegen Thunderbird-Oval, so viel Spielraum für eine individuelle Markenidentität muss bei prinzipiell gleicher Rezeptur schon sein. Denn beide, Ford Taunus P3 und Opel Rekord A, haben brave Reihenvierzylinder mit Stirnradantrieb, die auf Haltbarkeit statt auf Drehzahl getrimmt sind.

Drei Gänge reichen bei der Elastizität der Motoren völlig aus, eine Kardanwelle überträgt die Kraft auf die Hinterräder, die von einer blattgefederten Starrachse im Zaum gehalten werden. Geräumigkeit steht klar über Verarbeitungsqualität, die Sechsvolt-Elektrik muss genügen, die Größe des Kofferraums gilt als Statussymbol. Das bürgerlich-gemeine Gefühl von beiden Marken ist eine heile Welt aus verchromtem Hupring, Lenkradschaltung, Bandtacho und Ausstellfenstern.

Glitzernde Lurex-Fäden und metallfarbenes Kunstleder verschönern die vorde-

Once inside the Ghia Coupé, the stylish influence of Ghia is all around you.

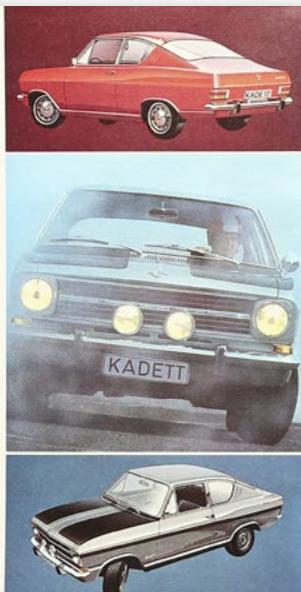
Every surface is covered in colour keyed materials. Soft-to-the-touch Beaumont fabric covers seats, pillars, door panels and side-walls, sunvisors and headlining. Real wood veneer has been chosen for the fascia and the door cappings. And, under the specially woven shaggy cut pile carpet there is thick, sound excluding foam underlay in the footwells.

Inside the Ghia Coupé, you'll discover the comfortable world of limousine luxury. On the bucket style front seat backs are deep map pockets. And, for safer, carefree motoring, there are adjustable head restraints.

Your passengers will appreciate the soft, fabric trimmed shaped rear seats and enjoy the leg-stretching roominess of the Ghia Coupé. Leg room, hip room and shoulder room are as plentiful as are the other luxuries. And so is head room - even in the back.

Another built-in luxury you'll become accustomed to, is quiet. As the three litre engine whispers you along, you can still relax and enjoy the softest music from the push button radio.

**Sympathische Erscheinungen,
die Kadetten.
Hier sind die sportlichsten.**



Vielleicht lieben Sie temperamentvolles Fahren und hatten noch nie die Gelegenheit, so richtig mit gestreckten Armen und viel Spieß loszuliegen. Hier finden Sie Ihre Partner: KADETT Coupé und KADETT LS Coupé. Und dann die sportlichen KADETT-Versionen: Rallye KADETT und Rallye KADETT LS. Man erkennt sie leicht an den schwarz-mattierten Flächen auf der Motorhaube, den seitlichen Zierstreifen und den beiden Halogen-Scheinwerfern. Ein paar Informationen für Spezialisten: Hochleistungs-Auspuffanlage mit Zweiflammendruck, 13-Zoll-Räder und Gürtelriemen. Und so fahren die Rallye KADETTen: blitzschneller Ampelstart, quicklebendig am Berg, sekundenschnell beim Überholen. Man hört viel Gutes von den Rallye KADETTen. Schauen Sie mal in die Sportpresse!

Opel Kadett B, 1970

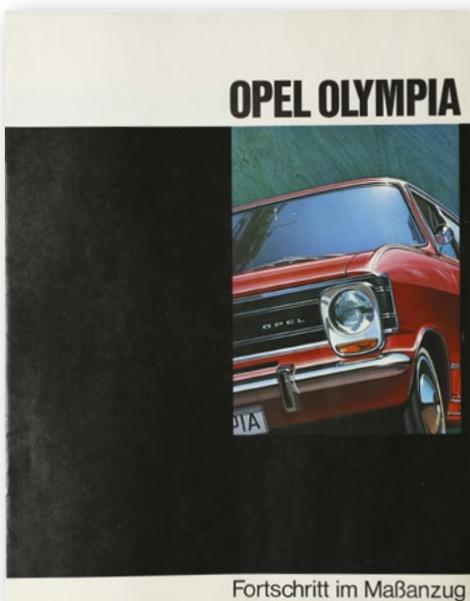
In diesem Jahr gab es acht verschiedene Karosserien für den Kadett B. Vom Kiemen-Coupé bis zum CarAvan, eine nie mehr erreichte Vielfalt

re Sitzbank bereits in der Standardversion. Badewanne und A-Rekord eignen sich zwar sehr gut, um exemplarisch das jeweilige Gefühl zu beschreiben, aber die kindliche Erinnerung ist ein zu schmales Zeitfenster. Ein Stapel Prospekte soll mir zusammen mit meinen Erlebnissen helfen, den Bogen über die Jahrzehnte zu spannen. Die Gestaltung dieser aufwendigen Druckschriften, die abgebildeten Requisiten und die Mode der Akteure nehmen den Betrachter mit auf eine Reise durch die Jahrzehnte, vom Ford 17 M TS von 1962 bis zum Ford Probe von 1989, vom 51er Opel Kapitän bis zum 90er Opel Calibra.

Ihre enorme Vielfalt ist aufgrund der häufigen Modellwechsel und der vielen Karosserie- und Ausstattungsvarianten höchst unterhaltsam. Die Autos werden schon ab 12 M Weltkugel und Kadett A begehrenswert und großformatig in Szene gesetzt, oft flankiert von eleganten Mannequins. Sie fahren auf leeren Straßen, parken vor prächtigen Villen oder großzügigen Bungalows, Mann und Frau auf den Vordersitzen lächeln sich verliebt an, weil Opel Commodore GS oder Ford 26 M einfach glücklich machen. Oft wird ein Familienidyll inszeniert, Papa kommt mit dem Rekord nach Hause, der Vorgarten ist gepflegt, und alle strahlen sie, auch der Hund in der Garagenauffahrt.

► Prospekte vermitteln Gefühl

Beim Blättern und Betrachten der Druckwerke kehrt das typische Markengefühl sofort zurück, obwohl die Fahrt in meinem Ford Granada Ghia 2.8i schon einige Monate her ist. Ich kann in die jeweilige Lebenswelt der beiden deutschen Töchter von General Motors und der Ford Motor Company eintauchen, die sich trotz gewisser Unterschiede sehr ähnlich sind. Die Markenaura wird geprägt von modischer Vielfalt, von technischer Einfachheit, von hoher Zuverlässigkeit und von der Mühelosigkeit des Fahrens. ►



Opel Olympia A, 1967

Der Commodore des kleinen Mannes hieß Olympia. Die Karosserie kam von Kadett LS und F-Coupé. Mit Rekord-Motoren bis 1,9 Liter, 90 PS

Opel Monza A, 1978

Selten schuf Opel eine neue Wagenklasse, mit dem Monza gelang es: ein leistungsstarkes Luxus-Coupé mit großer Heckklappe ohne Kombi-Touch



Monza C

Seine Ausstattung war besonders für höchste Komfortansprüche entwickelt. Sie erfüllt vor allem die besonderen Wünsche der Fahrer, die häufig sehr lange Strecken zurücklegen und dabei außerordentliches Komfort schätzen. Wertvolle Feinverarbeitungsbelege für Sitze und Kopfstützen sowie der Volantgriffenbolzen und die Verstellmechanik vermitteln eine luxuriöse Atmosphäre und erhöhen noch den üblichen Komfort im Fahrgastraum. Die

Abfederer an den Türenstützen sind ebenfalls mit Velours bezogen. Das Handstück ist ebenfalls abfedernd. Die stufenlose Höhenverstellung des Fahrersitzes garantiert auch für Fahrer extremer Körpergröße eine optimale Sitzposition. Der von zwei verstellbaren Auslenkern auf der Fahrerseite unterstützte Lenkradspindel verleiht dem Fahrer einen zusätzlichen Beitrag zur Fahrsicherheit. Eine verstellbare Chassisverstellung des Motorraums macht sich als Einbeiwahl des Fahrers besonders auf langen Strecken wohlführend bemerkbar.



Chrommesser und Volantgriff ergreifen die Ausstattung zu der auch der achtheilige verchromte Werkzeugsatz gehört.



Monza mit S-Ausstattung

Die S-Ausstattung macht den Monza zu einem Automobils für alle, die souveränen Komfort und großen Nutzen mit betont sportlichem Fahrverhalten verbinden möchten. Ein speziell abgestimmtes Fahrwerk mit Querdruck-Stoßdämpfern bietet und spezieller Federung bildet die sportliche Basis der Monza S-Ausstattung. Zusätzliche Beiträge im Cockpit, Chrommesser und Volantgriff, ein elegantes 4-Gleichen-Sportlenkrad ergänzen die Ausstattung des Innenraumes. S-Zer-

chen auf den vorderen Kotflügeln, die schwarze Lackierung des Kühlergrills und die seitlichen Fahrerleuchten, die sich in Höhe der Oberkante über dem Heckblech befinden, betonen auch optisch den sportlichen Charakter. Ein Seit mit acht verchromten Werkzeugen vervollständigt diese Ausstattung. Die S-Ausstattung läßt sich auf Wunsch auch mit dem Monza C kombinieren.



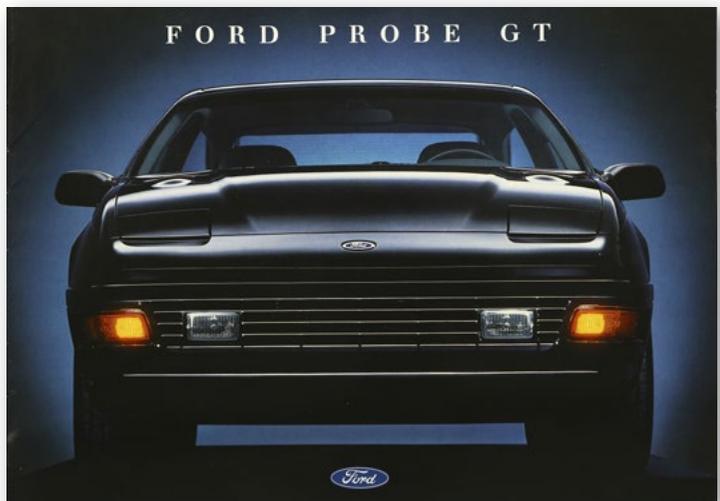
Ford Capri II, 1975

Die bunte Capri-Vielfalt im zweiten Jahr der zweiten Serie. Man beachte den Capri II Ghia 2300 V6 mit Heckscheibenwischer und Vinyl Dach



Ford Escort, 1971

Maisgelb war eine beliebte Farbe. Der Prospekt handelt vom Escort, aber der Capri I durfte als großer Bruder mit gleichem Fahrwerk mitspielen



Ford Probe GT, 1989

Den langen Abschied von den populären Ford-Coupés läutete der Probe GT mit 147 PS ein. Er entstand aus der Kooperation mit Mazda

Dieses Gefühl von ausgeprägter Lässigkeit, gepaart mit leichter US-Attitüde, wächst mit der Größe des Wagens. Es tritt im Ford 20 M XL 2300 S viel deutlicher zutage als im konstruktiv eng verwandten Escort 1300 GT. Unschlagbar in niedrig drehender Lässigkeit, chromverzierter Eleganz und gefühlter Übergröße ist der Opel Kapitän P-LV von 1959 vor allem in seiner prunkvollen L-Version. Sein 2,6-Liter-Reihensechszylinder leistet 90 PS bei bescheidenen 4100/min. Aber das maximale Drehmoment von 192 Nm bei nur 1900/min sagt viel mehr über das souveräne Wesen des Kapitän aus, das in der Gestaltung des Prospekts fühlbar zum Ausdruck kommt.

Ford hat den antriebsseitig so ungeheuer charismatischen Opel-Flaggschiffen Kapitän, Admiral und Diplomat, die ab 1965 sogar alle in den Genuss des Chevy-Smallblock-V8 kommen, nichts entgegenzusetzen. In diesem Jahr ist der Zweiliter-V6-Mo-

tor im 20 M P5 noch auf dem Weg zur Reife. Der günstig zu produzierende gusseiserne Sechszylinder ohne besondere technische Raffinesse, aber mit dem Flair kultivierter Leistungsentfaltung sollte die Autos der Kölner Marke noch Jahrzehnte prägen.

Er ist in seinen vielen Varianten bis drei Liter Hubraum maßgeblich für das besondere Ford-Gefühl verantwortlich, das bei verbundenen Augen noch bis zum hinterradgetriebenen Scorpio 2.9i reicht und in opulent ausgestatteten Granada wie GXL und Ghia seinen Höhepunkt findet. Und jetzt kommt die dritte tiefe Markenempfindung ins Spiel: Sie lässt sich nicht nur über die Wagengröße und die Zahl der Zylinder steigern, sondern auch über die Hierarchie der Ausstattungslinien. So wird aus einem frugalen Ford Taunus II 1.3 L in Hochlandgrün ein bezaubernder Taunus 2.0 Ghia in Arizonagold mit braunem Vinyl Dach, bei dem man den Eindruck hat, er sei in der Fahrkultur zwei Klas-

sen höher angesiedelt als das fast gleiche Basisauto. Diese Gefühlsintensivierung funktioniert bei Ford besser als bei Opel. Ein schmucker Ascona B 2.0 S Berlina fährt sich nicht wesentlich anders als ein 1.6 L, weil der 2,5-Liter-Reihensechser zu der Zeit erst im Einsteigermodell Commodore B Spezial in der gehobenen Mittelklasse aktiviert wurde.

Und überhaupt: der grandiose Baukasten nach US-Vorbild, die große Stärke von Ford und Opel und ein großes Stück gefühlter Markenkultur. Dank ihm lässt sich aus einem Kleinwagen ein Sportwagen machen. Wenn der Zweiliter-OHC-Vierzylinder in den Escort 1300 GT wandert, wird aus ihm ein RS 2000. Wenn der 2,8-Liter mit 160 PS aus dem Admiral das Rekord D Coupé küss, wird daraus der 200 km/h schnelle Commodore GS/E. Das Markenfeeling hat auch mit populärer Hochleistung zu tun, dafür steht ein Ford Capri 2.8i Injection genauso wie ein Opel Kadett Coupé GTE. Die



Een razendsnelle sprinter... de Manta SR

De Manta SR is een wagen die al van verre opvalt. Natuurlijk, de mat-zwarte motorkap, de sportwielen en de rally-strips kunt U niet gemakkelijk over het hoofd zien.

Maar het is vooral de rijstijl van de Manta SR die indruk maakt. Vlot, bochtvast, spritsnel.

De Manta SR heeft werkelijk alles wat een sportwagenthousiast maar wensen kan. Toerenteller, ampère- en oledrukmeter houden hem nauwkeurig op de hoogte. Een controlelampje gaat branden als de handrem is aangetrokken. Verlichte schakelaars met symbolen vergemakkelijken het rijden bij nacht. De korte sportpook is gemonteerd op een luxueuze console met sigareetsteker, asbakje en bakje voor losse voorwerpen.

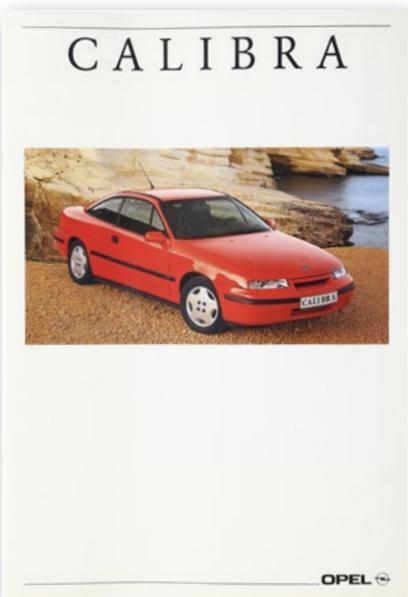
Het rijden met de Manta SR moet U een keer meegemaakt hebben. Anti-slip differentieel: meesterlijk bochtenwerk. In enkele seconden een rimpelloze top van 170 km/u. Schitterende wegligging op de rugste weggen. Soepel, snel... dat is het andere autorijden.

Bij een snelle wagen hoort een goed uitzicht. Daarom halogeen koplampen en halogeen mistlampen. Daarom worden de ruitewissers automatisch ingeschakeld als U de ruitespoeier gebruikt. Daarom heeft de Manta SR een elektrische achterruitverwarmer die de achterruit vrijhoudt van damp, sneeuw en ijs.

Opel Manta A, 1973
Der Sonnenuntergang tauchte den Opel Manta 1900 SR in sanftes Licht. Ein zierliches, fein modelliertes Design von italienischer Anmut

Opel Kadett C, 1976
Nicht der Golf GTI, sondern der Rallye-Kadett 1900 ist der Vater aller heißen Kompakten. Hier sein Nachfolger Kadett GT/E in giftigem Schwarz-Gelb

Opel Calibra, 1992
Die Zeit der simplen Technik ging spätestens 1985 mit dem Rekord zu Ende. Der Calibra ist ein leistungsstarkes Coupé mit Viertürmotoren



Kadett SR.
Schwarzer Glanz, Rajaleuchten an den Seiten, motorisierter Motorhaube, fünf Münch, gegen mit Drehmomenten 105 SR 13 und dem SR Schräglag auf dem Kadettmodell. Er hat ein Cabriolet wie ein Sonnenwagen (übersticht und funktionell) mit allen wichtigen Drehmomenten (220 km/h, 100 km/h, 100 km/h, 100 km/h) und 4 Speicher sportfeste. Zur SR-Ausstattung des Kadett gehören: sportlich abgestimmte Fußpedale. Die elektrische Schließschlüsselanlage mit Inwendighaltung wird über einen Schalter im Bänkenbel bedient. Sie bringen sie noch zu entscheiden, ob Sie in die Coupe oder Limousine haben möchten. Die SR-Ausstattung bekommen Sie in Verbindung mit dem 101 und dem 121 Motoren.

Kadett GT/E.
Der stärke und temperenentulke Kadett, ein Coupé. Unter dieser Haube verbirgt sich 114 Zylinder mit 77 kW (105 PS). Er beschleunigt von 0 auf 100 in 12,2 und verbringt nach 200 auf 8,9 Liter auf 100 km. Sie bekommen ihn in einer Zwei-Tür-Lösung, signalfeldschwarz mit gelb-schwarzen Kontraste oder ansonst in Signoraten, jeweils mit 215 Schräglag. Zustliche sportstange rechts. Und wenn Sie Ihren Kadett GT/E noch sportlicher möchten, bekommen Sie ihn gegen Motorpreis mit einem 5-Gang-Getriebe Beschleunigung von 0 auf 100 in 9,8 s, mit Aus-Sportreifen, möggen-Vierstern und möggen-Pedaltrommel.

Hinterachsen bleiben dabei starr, nur die Federung wird härter. Das Gefühl komfortablen Cruisens wird abgelöst von der Faszination hohen Leistungsgenusses ohne Reue, weil ja nichts kaputtgeht.

Die kleinen Unterschiede

Was unterscheidet denn bei aller nostalgischen Gefühlsduselei Ford von Opel? Nun, Ford ist experimentierfreudiger, weniger kontinuierlich. Es gibt mal Frontantrieb, dann wird wieder konventionell gebaut. Man rühmt sich in Köln der fortschrittlichen McPherson-Federbeine, stellt dann aber wieder auf die Doppelquerlenkerachse um. Erst baut man Reihenvierzylinder, dann schwenkt man auf V4-Motoren, um ab 1968 mit dem Kent-Motor und ab 1970 mit dem Pinto-OHC wieder in Reihe anzuordnen. Der V4 wird sogar bis 1981 durchgezogen, beim V6 leisten sich die Kölner ohne Not den Dreiliter-Essex-Exoten mit Heron-Zylinderköpfen. Die fort-

Durch den sozialen Wandel verloren Ford und Opel an Bedeutung. Die alten Modelle geben uns ein Gefühl von Heimat

schrittliche Schräglengerachse im Granada ist eine der wenigen Kölner Trumpfkarten.

Das kann Opel nicht passieren, die technische Entwicklung verläuft in stoischer Linearität. Aber es gibt auch hier Brüche, die schmerzen. Die KAD-Oberklasse (bestehend aus Kapitän, Admiral und Diplomat) wird 1977 eingestellt, ein Senator C mit Northstar-V8 bleibt 1995 Wunschdenken der Fans. Ford und Opel gehen mit Frontantrieb und Quermotor den Weg des Weltauto-Mainstreams. Auch das Styling wird unifomer, die modische Kreativität ist dahin. Statt Stoff gibt es Leder. Ich möchte noch mal schwelgen, ziehe nacheinander Granada-Ghia- und Senator-CD-Prospekt aus dem Stapel. Große Bilder zum Aufklappen wie Centerfolds. Sie zeigen anspruchsvolle Technik und schöne Formen. Etwas Kitsch mit Plüsch und Holzimitat ist mit dabei. Auch das gehört zum guten Ford- und Opel-Gefühl.

Ford Weltkugel

Ein mondän klingender Kosenamen für ein biederes Vehikel. Unter der hübschen Pontonform steckt im Wesentlichen die Vorkriegstechnik des Buckel-Taunus.

Text Michael Orth Fotos Archiv

AUF EINEN BLICK

PREISE* Ab 3500 Euro

BAUZEIT Januar 1952 bis Juli 1962

STÄRKEN Solide Technik, überschaubarer Wartungsaufwand, überschaubare Betriebskosten, komfortabel, Technikeile einigermaßen gut verfügbar

SCHWÄCHEN Rostanfällige Karosserie, Blech- und Zierteile kaum zu kriegen

*Preis in ordentlichem Zustand; alle Preise ab Seite 78



Des Knubbels in der Haubenmitte wegen heißt er Weltkugel-Taunus



Dünnes Lenkrad vor der durchgehenden Sitzbank vorn – aber hübsch gestaltet



Der Motor bewegte schon den Buckel-Taunus und den Vorkriegs-Ford namens Eifel



Seltener Anblick: nicht die Dame mit dem Tennisschläger, sondern das Weltkugel Cabrio

Von Nordamerika bis rüber nach Afrika läuft er über die Weltkugel, die der Wagen wie eine Nasenspitze in den Wind streckt: der Schriftzug Taunus. So kommt das Modell zu seinem Spitznamen Weltkugel-Taunus. Er ist die erste Neuentwicklung der Kölner Fordwerke nach dem Zweiten Weltkrieg, wenn auch die Technik größtenteils älteren Datums ist. Sie stammt vom Vorgänger- und Vorvorgängermodell.

► Historie

Als 1948 die Produktion im deutschen Werk wieder anlief, baute Ford zunächst den Buckel-Taunus, den man schon zwischen 1939 und 1942 als Nachfolger des Modells Eifel gefertigt hatte. Parallel dazu liefen aber schon die Planungen für ein neues Pontonmodell. Basierend auf Vorschlägen aus den USA und mit Unterstützung aus Frankreich wurde ein Wagen der unteren Mittelklasse entworfen, der wie eine europäische Adaption des 1949er Ford Custom wirkt.

Wie die amerikanische Blaupause, genannt Schuhschachtel, geriet der „Weltkugel-Ford“ nicht groß, aber sympathisch hübsch, nicht extravagant, aber technisch verlässlich. 1954 ergänzte der 15 M mit neuem 1,5-Liter-Motor die Palette. 1959 überarbeitete Ford den Taunus technisch und optisch – keine Weltkugel mehr, aber weiße Seitenstreifen. Die Bezeichnung 15 M entfiel, der 1500er-Taunus hieß 12 M Super.

► Karosserie-Varianten

Ford führte den Wagen 1952 als Limousine mit zwei Türen in den Markt ein und schob im Dezember ein Cabriolet nach. Im Folgejahr debütierte ein Kombi mit zwei Türen, 1955 komplettierte die Ausstattungsvariante de Luxe für den 15 M das Angebot. Für den Seitenstreifen-Taunus blieb es bei denselben Karosserie-Varianten.

► Technik

Die Weltkugel war eines der ersten deutschen Autos mit selbsttragender Karosserie und allein damit schon ein modernes Aushängeschild. Die Konstruktionsweise machte den Wagen nicht nur geräumiger, sie machte ihn auch mehr als 1,5 Zentner leichter als das Vorgängermodell.

DATEN & FAKTEN

TAUNUS 12 M

MOTOR Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 63,5 x 93,5 mm, Hubraum 1172 cm³, Leistung 38 PS bei 4250/min, max. Drehmoment 74 Nm bei 2200/min, zwei stehende Ventile je Brennraum, betätigt über eine seitliche Nockenwelle, Antrieb über Stirnräder, gegossene Kurbelwelle, dreifach gelagert, Motorblock und Zylinder-

kopf aus Grauguss, Ölwanne aus Leichtmetall, ein Vergaser Typ Solex 28 VFJS, Lichtmaschine 6V
KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, teilsynchronisiertes Drei- oder Vierganggetriebe, Lenkradschaltung, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblech-Karos-

serie, vorn Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, hinten Starrachse an Querblattfedern, rundum Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer, Trommelbremsen, Schnecken-Lenkung, Räder 4 x 13, Reifen 5.60-13

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2489 mm, Länge x Breite x Höhe 4060 x 1580 x 1550 mm,

Spurweite vorn/hinten 1220/1220 mm, Gewicht 850 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 112 km/h, 0–100 km/h in 38 s, Verbrauch 9 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1952 bis 1962, 12 M/15 M Weltkugel bis 1959: 375 116 Exemplare, Seitenstreifen-Taunus ab 1959: 245 614

► Motoren

Gerne hätte Ford einen neuen Antrieb für den neuen Wagen eingesetzt. Pläne für einen 1,5-Liter-Motor gab es schon länger, nicht aber die Mittel. So kam im ersten Nachkriegs-Taunus der modifizierte Motor des Vorgängers zum Einsatz. Der Motor, der mit 1,5 Litern Hubraum im 15 M und 12 M Super verwendet wurde, ist demgegenüber ein Kurzhuber mit hängenden Ventilen. Die waren zu dem Zeitpunkt ein Novum bei Ford. Beide Motoren laufen sehr leise.

► Fahren

Vorwärts und rückwärts, geradeaus und sogar um Kurven. Aber immer nur gemächlich im 12 M. Bis Tempo 100 verstreicht beinahe eine Dreiviertelminute. Für damalige Verhältnisse flott gehen 15 M und 12 M Super. Mit immerhin 55 PS erreichen sie 130 Spitze, die Beschleunigung beschrieben Tester damals gar als märchenhaft.

► 12 M und 15 M als Klassiker

Kombi, Kasten und Cabrio sind extrem selten, die 15 M de Luxe Limousinen selten. Am größten stehen die Chancen, einen Taunus 12 M in Standardausführung zu finden. Sehr rar ist auch der Taunus 12, eine in der Ausstattung abgespeckte Variante, die in den 50ern Motorradfahrer zum Umsteigen aufs Auto motivieren sollte.

► Ersatzteilversorgung

Teile sind Mangelware. Das gilt vor allem für Blech und Ausstattung. Die Alt-Ford-Freunde raten, Teile zu kaufen, wenn sie verfügbar sind – nicht erst, wenn sie gebraucht werden.

► Preise

Da die Modelle kaum gehandelt werden, sind Preise kaum verlässlich anzugeben. Sie liegen allerdings deutlich unter den Kosten, die mit einer Restaurierung verbunden sind. ■

KAUFBERATUNG

TAUNUS 12 M UND 15 M

Das erste Meisterstück, daher das M des Typenkürzels, verkaufte sich gut. Unter den Produktionszahlen litt aber die Qualität.

KAROSSERIE-CHECK

■ Bei der Montage lag das Hauptaugenmerk auf der neuen Konstruktionsweise und den hohen Stückzahlen, der Rostvorsorge galt kein Gedanke. Also blüht das **Blech** des ersten Nachkriegs-Taunus ausgiebig: an den **Kotflügeln** über den Scheinwerfern, an der Aufstellfläche zur Frontmaske, zum Schweller und an der gummilippigen Kontaktstelle zum inneren Prallblech. Auch die **Schweller** rosten im Spritzwasserbereich und im Übergang zu den **Radläufen**. Kritisch außerdem: alle **Hohlräume** und vor allem bei frühen Baujahren die **Falze des Kofferraumdeckels**. Rost ist an dieser Stelle nicht wegzubekommen, ohne die Falze zu entfernen. Fehlen **Zierteile**, ist langes Suchen programmiert – es gibt sie kaum. Das gilt insbesondere für die reichlicher verchromten und üppiger ausgestatteten De-Luxe-Modelle. Auf den Preis drückt es ebenfalls, wenn, wie phasenweise gerne gemacht, die **Frontmaske** des Seitenstreifen-Taunus am Weltkugel-Taunus adaptiert wurde. Die Aufarbeitung der **Innenräume** wird außer durch einen Mangel an originalen Stoffen vor allem dadurch erschwert, dass jeder Karosserie-Farbkombination eine bestimmte Innenausstattungs-Farbe

zugeordnet ist. Außerdem sind zwar manche Teile von **12 M und 15 M** baugleich und damit austauschbar, aber längst nicht alle. Das gilt im Fall früher 15 M zum Beispiel für die Türen. Sie haben andere Griffe und Dreiecksfenster.

TECHNIK-CHECK

■ So schlimm die Sorgen um die Karosserie der ersten 12-M- und 15-M-Modelle oft sind, so wenig Bedenken müssen der Technik gelten. **Motor, Antrieb und Fahrwerk** sind einerseits zwar einfach konstruiert, andererseits aber auch **solide und haltbar**. Wichtig ist vor allem, dass sich um die schon zum Erscheinen des 12 M eher **antiquierte Motor- und Antriebstechnik** anständig gekümmert wird. Regelmäßige **Ölwechsel** für die Vierzylinder und Getriebe sind Pflicht. Dann absolvieren sie auch hohe Laufleistungen zuverlässig. Das gilt sowohl für den Motor des 12 M mit seinen stehenden Ventilen als auch für den damals **neuen 1500er-Vierzylinder**, den Ford in 15 M und 12 M Super verbaute. In allen Varianten übertragen Stirnräder aus **Novotex** die Bewegung der Kurbel- zur untenliegenden Nockenwelle. Die Stirnräder verschleifen auf Dauer und sind für Standschäden anfällig. Ersatz ist verfügbar.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Alt-Ford-Freunde e.V., 67227 Frankenthal, Tel. 06233/35 29 11, www.alt-ford-freunde.de

Ford Classic Club Austria, A-1020 Wien, Tel. 0043/664/644 16 44, www.fordclassicclub.at

Stefan Klausmeyer, 49477 Ibbenbüren, Infos zur Marke, Historie etc., www.fordfan.de

Ekkehard Karel, Teilehandel, A-4840 Vöcklabruck, Restaurierungen, Tel. 0043/699/14 06 00 61, www.ford-oldtimer.eu

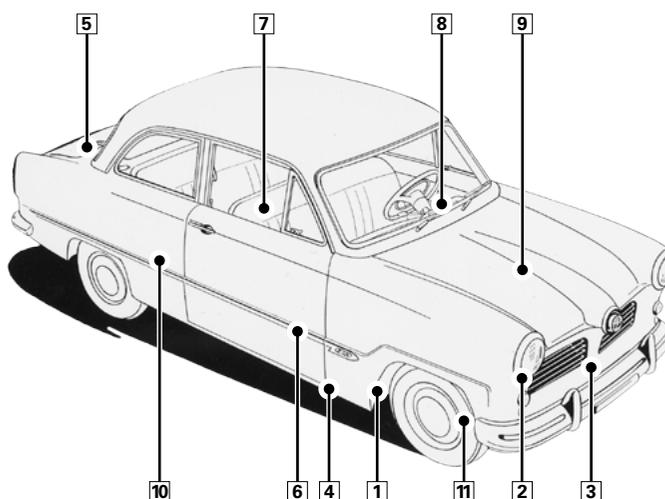
Dietmar Bisseling, 52499 Baesweiler, Tel. 02401/961 93, www.ford-oldtimer-ersatzteile-bisseling.de

SCHWACHPUNKTE

Einer einfachen und mit Sorgfalt auch relativ einfach in Schuss zu haltenden Technik steht eine sehr oft von Rost angefressene Karosserie gegenüber.

Motor Klassik TIPP

■ Die Lage bei den Blech- und Zierteilen für den **Weltkugel-Taunus** und den **Seitenstreifen-Taunus** beschreibt man in Expertenkreisen schon mal als katastrophal. Das macht den ersten nach dem Krieg in Deutschland entworfenen Ford mit seiner selbsttragenden Karosserie zu einem durchaus nicht unkomplizierten Oldtimer. Vor dem Kauf sollte deshalb schon ein Austausch mit Clubs wie etwa den Alt-Ford-Freunden stattfinden. Deren Typreferenten können im Idealfall angebotene Autos prüfen, weil sie sie genau kennen.



- 1 Radläufe, auch hinten
- 2 Scheinwerferansatz
- 3 Frontmaske
- 4 Kontakt Kotflügel/Schweller

- 5 Kofferraumdeckel, Falze
- 6 fehlende Zierteile
- 7 verschlissener Innenraum
- 8 defekter/falscher Tacho

- 9 Solex-Vergaser (15 M)
- 10 falsche Kombination aus Getriebe und Hinterachse
- 11 Fahrwerksbuchsen



17 M P2: in den 50ern die automobile Form des Wohlstandsversprechens

Der P2, so die interne Bezeichnung für den im Volksmund bald „Barock-Taunus“ genannten 17 M, ist die zweite Neukonstruktion der Kölner Ford-Werke nach dem Krieg. Der P2 (für „Projekt 2“) folgte allerdings nicht auf den P1. Einen P1 nämlich gibt es gar nicht. Und der „Weltkugel-Taunus“ (Seite 12) ging dem P2 nur entwicklungshistorisch voraus.

► Historie

Der P2 war ein Neuling, einen echten Vorgänger hatte er nicht. Während „Weltkugel“- und „Seitenstreifen-Taunus“ eher für die untere Mittelklasse gedacht waren, zielte Ford mit dem 17 M klar auf die obere Mittelklasse. Das kommt sowohl in den Karosseriemaßen als auch in der Motorisierung zum Ausdruck. Der 17 M P2, er ist 31 Zentimeter länger und zehn breiter als das kleinere Modell, sollte die Wirtschaftswunder-Kundschaft mobilisieren und sich gegen die Konkurrenz von Borgward Isabella, Mercedes 180 und Opel Olympia Rekord behaupten. Er hatte allerdings, auch des Stylings wegen, einen schweren Stand, und die Absatzzahlen blieben hinter den hohen Erwartungen zurück. Überarbeitung zum Modelljahr 1960.

► Karosserie-Varianten

Neben der zweitürigen bot Ford erstmals auch eine viertürige Limousine an. Kombi und Kastenwagen gab es dagegen nur mit zwei Türen. Mit größerem Kühlergrill, Zweifarblackierung und einer aufgewerteten Innenausstattung mit Brokatstoff verkaufte Ford die entsprechenden De-Luxe-Varianten. Beim Karosseriebauer Deutsch entstehen ein paar wenige Cabriolets.

► Technik

Vedette in Frankreich und Consul in England hatten es vorexerziert, nun kam der P2 als erster deutscher Serienwagen mit McPherson-Federbeinen an der Vorderachse. Hinten blieb es demgegenüber bei der Starrachse an Blattfedern. Während im P2 nur eine Motorvariante zu haben war, bot Ford mehrere Getriebeoptionen, unter anderem den Saxomat. Mit der Fliehkraftkupplung und dem elektropneumatisch betätigten Ausrückmechanismus entfällt das Kuppeln.

Taunus 17 M P2

So schön er heute wirkt: Als Gebrauchter verlor der P2 nach Erscheinen des Nachfolgers schnell an Attraktivität. Das machte den „Barock-Taunus“ bald zur Rarität.

AUF EINEN BLICK

PREISE* Ab 5500 Euro

BAUZEIT August 1957 bis August 1960

STÄRKEN Solide Technik, McPherson-Federbeine vorn, Straßenkreuzer-Optik mit viel 50er-Jahre-Flair, selten

SCHWÄCHEN Restaurierungen zeit- und kostenintensiv, im Kontrast zur Optik eher bescheidene Fahrleistungen

Text Michael Orth **Fotos** Archiv

*Preis in ordentlichem Zustand; alle Preise ab Seite 78



Geschülletes Lenkrad und in der De-Luxe-Version auch ein gepolstertes Armaturenbrett



Der **Vierzylinder** mit 1,7 Litern Hubraum ist eine Weiterentwicklung aus dem 15 M



Dem **Kombi** steht die Zweifarblackierung der De-Luxe-Variante besonders gut

DATEN & FAKTEN

TAUNUS 17 M P2

MOTOR Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 84,0 x 76,6 mm, Hubraum 1698 cm³, Leistung 60 PS bei 4250/min, max. Drehmoment 136 Nm bei 2200/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine seitliche stirnradgetriebene Nockenwelle, Kipphebel, Stößelstangen und Stößel, Kurbelwelle dreifach gelagert, Motorblock und

Zylinderkopf aus Grauguss, ein Fallstromvergaser Solex 32 PICB, Lichtmaschine 6 Volt

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Dreiganggetriebe, Lenkradschaltung, a. W. Overdrive, a. W. Saxomat, a. W. Viergang, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblechkarosserie,

vorn Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Stabilisator, Schraubenfedern, hinten Starrachse, Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer, Trommelbremsen rundum, Schneckenlenkung, Räder 4J x 13, Reifen 5.90-13

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2604 mm, Länge x Breite x Höhe 4375 x 1670 x 1500 mm,

Spurweite vorn/hinten 1270/1270 mm, Gewicht Zweitürer 1025 kg, Viertürer 1050 kg, Tankinhalt 45 l

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 128 km/h, 0–100 km/h in 23 s, Verbrauch 10–11 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1957 bis 1960, insgesamt 239978 Exemplare, davon 45468 Kombis

► Motoren

Anders als sonst oft ließ Ford dem Kunden keine Wahl. Es gab für den P2 nur den Vierzylinder mit hängenden Ventilen, den man zuvor für den 15 M entwickelt hatte. Mit einem Hubraumplus von 200 Kubikzentimetern, Ford hatte sowohl Bohrung wie Hub vergrößert, brachte der brave 1700er 60 PS und ein besseres Drehmoment.

► Fahren

Der 17 M ist größer und schwerer als der 15 M, daher macht die Mehrleistung seines Motors immer noch keine Rakete aus ihm. Aber er ist ein komfortabler Gleiter mit allumfassendem 50er-Jahre-Flair und einer für die damalige Zeit vergleichsweise sicheren Straßenlage.

► Der 17 M P2 als Klassiker

Gestaltet wie die europäisierte Variante des US-Ford Fairlane, trägt der 17 M üppig Chrom, lange Überhänge, Heckflossen und eine gestürzte Front. So geriet er einst schnell aus der Mode. Man fand ihn bald übertrieben und überladen und sah ihn als Symbol mangelnder Eigenständigkeit. Längst hat sich das Image des P2 wieder ins Positive gekehrt. Gute Exemplare sind selten auf dem Markt.

► Ersatzteilversorgung

Blechteile wie etwa Kotflügel sind sehr dünn gesät und werden zu entsprechend hohen Preisen gehandelt. Technikteile wie beispielsweise die Novotex-Stirnräder sind demgegenüber eher verfügbar.

► Preise

Wie für so viele einstige Alltagsautos verharren die Preise für den 17 M P2 im großen Durchschnitt auf mäßigem Niveau, wenn auch sehr gute Exemplare deutlich höhere Summen erzielen können als Taunus der anderen Baureihen. ■

Damalige Lobeshymnen auf den P2 wandelten sich mit Erscheinen des Nachfolgers bald in einen Abgesang. Das zehrte am Bestand.

KAROSSERIE-CHECK

■ Es mag angesichts ihrer Form nicht leichtfallen, doch erfordert vor allem die Beurteilung der P2-Karosserie eine sehr nüchterne Bestandsaufnahme. Denn das Blech des „Barock-Taunus“ rostet an einigen Stellen gerne, **Austauschteile** sind jedoch so gut wie nicht zu bekommen, manche **Reparaturbleche** nicht eben leicht anzufertigen. Andererseits steht der 17 M damit nicht allein da, andere Vertreter der Ära hatten nicht weniger unter **Rostbefall** zu leiden. Befallen sind neben den **Hohlräumen** fast alle **Blechkanten und Falze an Kotflügeln, Hauben, Türen**. Bei den Modellen mit Faltdach oder Stahlschiebedach (Letzteres gab es ab Modelljahr 1960) verdient vor allem ein Blick auf die Randbereiche der **Dachöffnung** einen kritischen Blick. Kommt das Wasser von oben, tut das dem Dachhimmel und gegebenenfalls auch dem Rest der **Innenausstattung** nicht gut. Bedenklich ist das, weil es fürs Interieur einen nicht weniger schlimmen **Teilemangel** gibt als für Blechteile und Chromschmuck. Zu achten ist darauf, dass die Innenausstattung **farblich zum Lack passt** und das Interieur komplett ist. Bei manchen Exemplaren wurde im Laufe der Zeit improvisiert, indem Komponenten der Standard- und der De-Luxe-Varianten getauscht und kombiniert wurden. **Kombi** und mehr noch der **Kastenwagen** sind höchst selten zu finden. Das Cabrio war schon damals eine Randerscheinung.

siert, indem Komponenten der Standard- und der De-Luxe-Varianten getauscht und kombiniert wurden. **Kombi** und mehr noch der **Kastenwagen** sind höchst selten zu finden. Das Cabrio war schon damals eine Randerscheinung.

TECHNIK-CHECK

■ Die einzige im „Barock-Taunus“ angebotene Motorisierung hatte Ford vom kleineren Modell **15 M** übernommen. Der 1,7-Liter-Vierzylindermotor des P2 unterscheidet sich konstruktiv nicht von der Version mit weniger Bohrung und Hub. Auch hier sorgen regelmäßige **Ölwechsel** sowie der turnusgemäße Tausch der **Stirnräder aus Novotex** für hohe Laufleistungen. Sollten die **drei Kurbelwellenlager** die Grenzen ihrer Haltbarkeit erreicht haben, kündigen sie das durch **Klopfgeräusche** an. In ihrer Robustheit stehen die **Getriebe** dem Motor in nichts nach, Probleme gibt es selten. Allein der **Saxomat**, die automatisierte Kupplung, die optional erhältlich war, gilt nicht als sehr zuverlässig. Es sind daher manche Exemplare auf ein normales Schaltgetriebe **zurückgerüstet** worden. Einige **Technikteile** sind kompatibel mit „Weltkugel“- und „Seitenstreifen“-15-M und mit dem Nachfolger P3.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Alt-Ford-Freunde e.V., 67227 Frankenthal, Tel. 06233/35 29 11, www.alt-ford-freunde.de

Ford-Forum, 36329 Romrod, info@omcon24.de, www.ford-forum.de

Adrian Koch, CH-5614 Sarmenstorf, Tel. 0041/56/667 0633, www.ford-taunus.ch

Taunus Fan Club, 69168 Wiesloch, Tel. 0173/817 3949, www.taunus-fan-club.com

Autohaus Krause, 32469 Petershagen, Tel. 057 07/93 160, www.ekrause.de

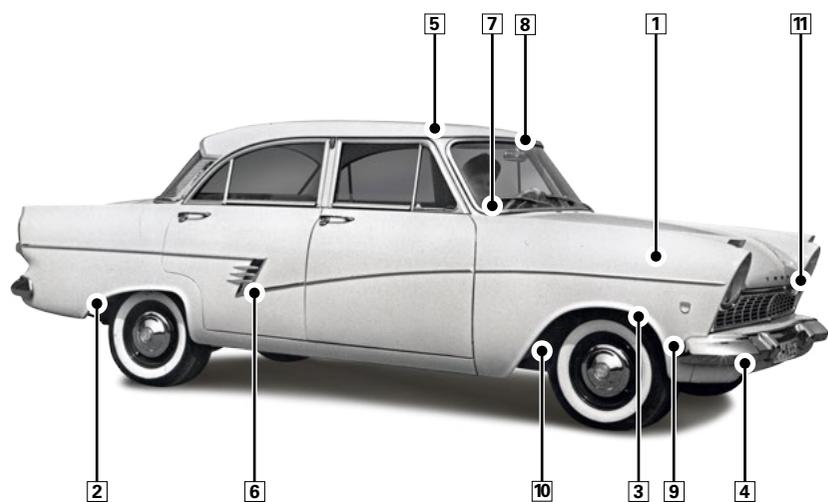
Autoteile Dietzel, 24977 Grundhof, Tel. 04636/317, www.autoteile-dietzel.de

SCHWACHPUNKTE

Das, was ihn nach heutigem Dafürhalten wieder so attraktiv macht, ist anders betrachtet auch die größte Schwachstelle des P2: seine Karosserie.

Motor Klassik TIPP

■ Es mag eine Menge Geduld brauchen und eine ganze Weile dauern, ein gutes P2-Exemplar aufzutun. Dabei heißt „gut“ vor allem auch „möglichst komplett“. Denn Teile für den „**Barock-Taunus**“ zu finden, kostet noch mehr Geduld. Vieles ist nicht mehr gezielt zu finden. Ohne die Hilfe des glücklichen Zufalls und ohne die Kontakte von Clubs geht so gut wie nichts. In der Regel teurer als ein schon gutes Exemplar kommt eine aufwendige Restaurierung. Deren Kosten liegen leider gerne auch über dem Marktwert des 17 M P2.



- 1 Kotflügelbleche
- 2 Schweller und Spitzen
- 3 Radläufe
- 4 Frontmaske

- 5 Dachpartie um Schiebedach
- 6 fehlende Chromteile
- 7 falsche oder kaputte Innenausstattung

- 8 Fenstergummi/-rahmen
- 9 Novotex-Stirnräder
- 10 Kurbelwellenlager
- 11 Sechs-Volt-Elektrik



Taunus 17 M P3

Als er den Barock-Taunus ablöste, galt er als stilistische Avantgarde. Nach der Üppigkeit des Vorgängers sollte der P3 mit der „Linie der Vernunft“ Ford ein modernes Gesicht geben.

Text Michael Orth Fotos Archiv

AUF EINEN BLICK

PREISE* Ab 3000 Euro

BAUZEIT September 1960 bis August 1964, 17 M/TS ab September 1961

STÄRKEN Solide, wartungsarme Technik, Stilikone, ordentliche Fahrleistungen, gutes Platzangebot, leichtes Handling

SCHWÄCHEN Rostfreudige Substanz, schlechte Teileversorgung

*Preis in ordentlichem Zustand; alle Preise ab Seite 78



Vom zweitürigen Kombi bot Ford drei Varianten an, je nach Anschlag der Heckklappe. Zierlich an der Lenksäule: der Hebel der exakten Schaltung