

FORD 17M UND FORD MONDEO

FORDSCHRITTE

Beide sind wichtig für Ford, beide technisch auf dem Stand ihrer Zeit. Doch unterschiedlicher als im Ford Taunus 17M und im aktuellen Ford Mondeo kann eine Autofahrt kaum sein. Unterwegs in der oberen Mittelklasse – von gestern und heute.



FOTOS: KOV

Die Badewanne ist und bleibt ein Hingucker, gegen die kein neues Auto bestehen kann. Was hier verchromt ist, ist auch wirklich noch aus Metall – was nicht ganz passte, wurde passend gemacht. Aus heutiger Sicht ist ein Tankkeinfüllstutzen hinter dem Kennzeichen natürlich ein Unding.



Es ist still in Halle W. Mucksmäuschenstill sogar. Und düster. Der Blick gleitet über Elektroinstallationen, die verblasste Farbe an zahlreichen Rohren, in denen Luft oder irgendwelche Flüssigkeiten von irgendwoher irgendwohin geleitet wurden. In der Luft hängt ein feiner Duft von Öl, Metall und ja, vielleicht auch Schweiß. Denn es war nicht immer so ruhig an diesem Ort, mitten auf dem riesigen Werksareal von Ford in Köln-Niehl. Im Gegenteil: Im Moto-

renwerk wurden auf rund 85 000 qm von 1962 bis heute insgesamt 26 500 000 Motoren gebaut. V4- und V6-Motoren hauptsächlich, später auch Reihen-Vierzylinder und dicke V8 und V12 für Aston Martin. Doch etwa ein Drittel der Fläche wird heute gar nicht mehr benötigt. Ford hat heute einen Weltmotor, den EcoBoost-Dreizylinder, der quer durch alle Modellreihen zum Einsatz kommt. Den schrauben sie nebenan zusammen – in atemberaubender Geschwindigkeit. Sie, die Roboter, überwacht von einer Handvoll Spezialisten.

Tor auf, Bühne frei! Beinahe schüchtern schieben sich zwei ovale Scheinwerfer in den verlassen Raum. Es ist ein Ford Taunus P3 17M, ein über 50 Jahre alter Zeitzeuge. Zierlich, fast fragil wirkt dieses Auto aus heutiger Sicht. Doch es transportiert, neben dem ungefilterten Geruch nach verbranntem Kraftstoff samt einer Prise Öl-Aroma, auch den Zeitgeist der 60er-Jahre in den Industriekomplex. Man glaubte an die Wissenschaft und den Fortschritt. Die Mondlandung war ja nicht mehr weit. Ja, auch der Taunus war ein fort-

schriftliches und vernünftiges Auto. Seine „Stromlinienform“ resultierte aus der Erkenntnis, dass Luftwiderstand und Wirtschaftlichkeit ziemlich eng zusammenhängen. Und es bedeutete die Abkehr von Heckflossen und üppigem Chromlametta anderer Fahrzeuge dieser Zeit und dieser Klasse. Mit einem Preis von 6875 Mark für die viertürige Limousine mit 55 PS, gehörte der Taunus bei seinem Debüt 1960 schon zur oberen Mittelklasse. Beliebte Extras waren das vollsynchronisierte Viergang-Getriebe für 75 Mark und die Frischluftheizung für 160

Mark. Dieser hier verfügt sogar über das Stahlkurbeldach (395 Mark) und den „kompletten Sonderausstattungs-Satz“ für 275 Mark mit Stoßstangen-Hörnern, Zweiklanghorn, Rückfahrcheinwerfer, Weißwandreifen und Make-up-Spiegel an der Sonnenblende. Damit war der Neid der Nachbarn sicher. Besitzer einer „Badewanne“, wie der Taunus angesichts seiner neuen „Stromform“ im Volksmund bald liebevoll genannt wurde, hatten es zu etwas gebracht. Kann man das auch vom heutigen Ford in der oberen Mittelklasse sagen? Im Grunde

schon, denn was jetzt fast lautlos heranrollt, muss sich nicht verstecken. Auch wenn es gänzlich anders wirkt. Leise knacken alte Kabelbinder auf dem Boden unter dem Gewicht des 1,5-Tonnners, grimmig funkelt das LED-Tagfahrlicht, gierig zeigt der Schlund des Kühlergrills auf die Badewanne. Als ob der Ford Mondeo seinen Urahn fressen wollte. Ganz klar: Die Mode hat sich geändert und auch die Ansprüche: dynamische Entschlossenheit mit Abblendautomatik, Fußgängerschutz und Markenidentität ab Werk statt Chromhörnchen gegen Aufpreis.



MONDEO 2.0 TDCI	
Hubraum cm ³	1997
Zylinder/Schadstoffklasse	4/Euro 6
Leistung kW(PS)/min ⁻¹	110 (150)/3750
max. Drehm. Nm/min ⁻¹	320/1750-3000
max. Geschwindigkeit km/h	210
0 bis 100 km/h s	9,4
Karosserie	Kombi
L/B/H mm	4867/1911/1501
Radstand mm	2850
Leergewicht kg	1514
Verbrauch l/100 km	4,5 D
Grundpreis Euro	30950

Der Mondeo des Jahrganges 2015 kommt mit ein wenig Verspätung, präsentiert sich aber ganz auf der Höhe der Zeit. Was unter dem Plastik im Motorraum steckt, ist fast schon egal. Es gibt ihn tatsächlich auch mit dem 1,0-l-EcoBoost-Dreizylinder.



Hilfe, eine Kurve! Ansonsten macht das Fahren mit dem Oldie einfach nur Spaß. Und sollte einmal etwas nicht wie gewünscht laufen, kann man sich einfach zum Vierzylinder in den Motorraum setzen und selbst Hand anlegen.



TAUNUS 17M	
Hubraum cm ³	1487
Zylinder/Schadstoffklasse	4/ –
Leistung kW(PS)/min ⁻¹	40(55)/4250
max. Drehm. Nm/min ⁻¹	111/2400
max. Geschwindigkeit km/h	136
0 bis 100 km/h s	ca. 27
Karosserie	Limousine
L/B/H mm	4454/1671/1450
Radstand mm	2630
Leergewicht kg	920
Verbrauch l	ca. 9,5 S
Grundpreis DM	6875

Man könnte mit dem Mondeo sogar einfach auf den Taunus zuhalten. Kurz vor dem Aufprall würde ein Warnsignal ertönen. Läge dann der Fuß immer noch nicht auf der Bremse, würden vier Scheibenbremsen unbarmherzig zupacken und die Insassen in die Gurte werfen. Sicherheitstechnik des Jahres 2015 macht es möglich – Raumfahrt-technik pur, aus Sicht der 60er-Jahre. Damals war man schon stolz auf das Dreispeichen-Sicherheitslenkrad, ein gepolster-

tes Armaturenbrett und wattierte Sonnenblenden. „Innere Sicherheit“ hieß das in den zeitgenössischen Prospekten. Zusammen mit den starren Dreipunkt-Gurten vorne, steigerte das die Chancen, einen Unfall zu überleben, deutlich. Trotzdem fühlt man sich heute am Steuer des Oldies der Physik seltsam nackt und schutzlos ausgeliefert. Im Mondeo schlummern dagegen bis zu neun Airbags, unsichtbar hinter sorgsam eingepassten Verkleidungen – als Weltneu-

heit sogar welche in den hinteren Gurten. Ist es das Wissen um die elektronischen und textilen Schutzengel an Bord, oder doch eher die hochgezogene Schulterlinie und das „Eingemauert“-Sein, das im Mondeo ein Gefühl der Geborgenheit entstehen lässt? Vielleicht auch, der wesentliche Punkt ist allerdings der fehlende Bezug zur Umwelt. Zum Fahrtwind, zur Straße, zur Mechanik. Das war früher alles anders. Beginnend bei der Startprozedur. Welcher der vier Schlüssel war noch mal der richtige? Türen, Tankverschluss, Heckklappe, Zündschloss – jedes Bauteil hatte sein Recht auf einen eigenen Schlüssel. Licht angelassen? Pech gehabt, selbst die beste Sechs-Volt-Batterie hält das nicht lange durch. Na gut, dann schieben wir halt an. Zu zweit kein Problem, solange die Zündspule nicht durchgebrannt ist, weil blöderweise die Zündung auch noch an war. Ist der Motor noch kalt, geben wir etwas Choke dazu. Der leicht nach vorn geneigte Kopf erleichtert es, akustisch den richtigen Punkt für optimalen Rundlauf zu erlauschen. Fragen Sie einmal 18-jährige Fahranfänger(-innen) von heute nach „Choke“. Vermutlich hat dieses Wort noch niemand gehört.

Macht ja auch nichts, es gibt ja heute Wichtigeres, wie die Koppelung des Handys an das Infotainment-System. Das dauert übrigens länger als die gesamte Startprozedur im Taunus, der in der Zwischenzeit schon durch das Tor in Richtung Feld, Wald und Wiesen entwischt ist. Dichten Stadtverkehr und hektische Autobahn wollen wir ihm nicht antun, obwohl der Taunus mit seiner Spitze von über 130 km/h damals durchaus zu den flotten Automobilen gehört hat. Aber eben nur damals, als die Räume zum Bremsen noch unendlich weit und der menschliche Abstandswarner noch voll sensibilisiert weil überlebenswichtig war. Schon auf der Landstraße verlangen das spindeldünne Lenkrad und der spargeldicke Hebel der Lenkradschaltung volle Aufmerksamkeit. Die dünnen Weißwand-Radialreifen schnüffeln wie ein Jagdhund jeder Spurille hinterher, jeder Gangwechsel schult die Hand-Auge-Ohr-Koordination. Hohe Drehzahlen mag der Vierzylinder nicht, zu niedrige auch nicht. In der Mitte allerdings schnurrt er zufrieden und nahezu vibrationslos dahin. Der Aufbau wiegt sich sanft im Takt der Bodenwellen, die weichen Sitze schlucken den Rest. Im Mondeo geht das

alles mit zwei Fingern am Lenkrad. Der Rest der Finger spielt auf der Klaviatur von Tasten, während das Auge beobachtet, was sich dabei in der endlos erscheinenden Liste von Menüs und Untermenüs im Touchscreen alles so tut. Wäre ja sonst auch langweilig, hinter so einem Oldie herzuschleichen. Bis zur ersten Kurve. Denn obwohl der Taunus zu seiner Zeit auch fahrwerkstechnisch von den Testern hoch gelobt wurde, ist das Kurvenverhalten aus heutiger Sicht schlicht

abenteuerlich. Dem Lenkimpuls folgt alsbald eine Richtungsänderung, woraufhin sich die Karosserie zur Seite neigt und das Fahrwerk wiederum zu eigenmächtigen Vorschlägen bezüglich des Kurvenradius verleitet. Dabei ist es keine große Hilfe, dass jeder Campingstuhl mehr Seitenhalt bietet als die Taunus-Sitze. Lächelnd nimmt man das vom komplett fahrdynamikgeregelten Mondeo aus zur Kenntnis und denkt sich: Früher war also doch nicht alles besser! Gunnar Beer



Den Taunus gab es auch als Turnier, den Mondeo gibt es auch als Limousine. Sogar mit Hybrid-Antrieb.



Fazit: „Der Taunus bietet mehr Infotainment als jemals in einen Mondeo hineinprogrammiert werden kann. Im Grunde sollte jeder dazu verpflichtet werden, zweimal im Jahr Oldtimer zu fahren. Einfach, um die Autofahrer-Sinne wieder zu schärfen!“