

DER „Fall 12 M“ beschäftigt zwar nicht die ganze Öffentlichkeit, aber doch immerhin eine Menge Leute, die sich für Autos interessieren. Von einem „Fall“ kann man sprechen, weil der 12 M eine umstrittene Neuerscheinung ist, umstrittener als sein „Kollege“ von Opel, der Kadett, und umstrittener als der Konkurrent, dem diese beiden mit Erfolg das Leben schwer machen, der VW 1200.

Warum ist er umstritten? Er weicht vom Normalfall ab, er bietet ungewöhnlich viel Raum und Komfort, entfernt sich aber in den Fahreigenschaften deutlich von dem bisher gültigen sportlichen Kleinwagen-Ideal, an das sich Opel mit dem Kadett konsequent gehalten hat. Er ist ein Einzelgänger und, da er von einer der größten Autofabriken der Welt kommt, ein bedeutender Einzelgänger.

Natürlich hat man sich bei Ford jede Einzelheit dieses Wagens genau überlegt. Man ist, da der 12 M ja als „Cardinal“ in Amerika entwickelt wurde, weitgehend von amerikanischen Verhältnissen ausgegangen. Im Gegensatz zu Opel hat man nicht auf die sportlichen Fahrer gerechnet, sondern auf die bequemen. Eine kühle und klare Rechnung, die darauf basiert, daß Europas Verkehrsverhältnisse den amerikanischen immer ähnlicher werden. Der Fahrkomfort, der große Innenraum, die leichtgängige Lenkung sind Dinge, die beim allabendlichen Heimweg in der Autoschlange und bei der Urlaubsreise auf überfüllter Autobahn für viele Leute ganz einfach mehr zählen als Wendigkeit und sportliches Kurvenverhalten. Für diese Leute baut man den 12 M. Daß dieses Rezept realistisch war, haben die Verkaufszahlen bewiesen. Ob aber mit einem

solchen Auto dem Benutzer wirklich gedient wurde, ob es ihm über die Bequemlichkeit hinaus auch im Gebrauchswert und in der Fahrsicherheit den bestmöglichen Wert bot, darüber durfte und mußte diskutiert werden. Denn Fahreigenschaften sind ja nicht nur ein Gesprächsstoff für Autofans, sondern eine ganz allgemeine Qualitätsvoraussetzung für Autos – ganz gleich, ob der Benutzer sich nun dafür interessiert oder nicht.

Wir haben in **AUTO, MOTOR UND SPORT** in unserem ersten Testbericht (Heft 22 vom 20. Oktober 1962) drei für das Fahrverhalten des 12 M bezeichnende kritische Punkte herausgestellt:

- Das geringe Beschleunigungsvermögen
- Die wenig exakte, indirekte Lenkung
- Die starke Reaktion des Wagens auf Gaswegnehmen in Kurven und auf plötzliche Richtungswechsel

Keiner dieser Punkte geht nur sportliche Fahrer an. Das Beschleunigungsvermögen ist wichtig für sicheres Überholen, die Qualität der Lenkung für sicheres Kurvenfahren und für Ausweichmanöver, die Reaktion bei Gaswegnehmen und Richtungswechseln für kritische Verkehrssituationen, in die jeder Autofahrer hineingeraten kann. Was ist zu diesen Punkten heute zu sagen?

VON 40 AUF 50 PS

Im Automobilgeschäft dominieren die kaufmännischen Absichten. Schon vor einem Jahr hätte es Ford nur einen Federstrich gekostet,

den 12 M außer mit dem zu schwachen 1,2 Liter-Motor auch mit einem stärkeren 1,5 Liter zu liefern – und zwar zum gleichen Preis, denn man hätte nur die Zylinder etwas größer zu bohren und entsprechende Kolben einbauen zu brauchen. Man tat dies nicht, sondern kam zunächst einmal im Januar 1963 mit dem durch seine Ausstattung wesentlich teureren 12 M TS, in den ein 1,5 Liter-Motor mit 55 PS eingebaut wurde. Und erst im Herbst dieses Jahres, nachdem VW mit der Normalausführung des VW 1500 unter die 6000 DM-Grenze gegangen war, spielte man die so lange festgehaltene Trumpfkarte aus und bot den normalen 12 M mit einem 50 PS 1,5 Liter-Motor an – gegen einen Aufpreis von 120 DM, den der Käufer praktisch für die größere Ehre entrichtet, denn technische Argumente gibt es für ihn nicht. Aber nach den ungeschriebenen Gesetzen des Automobilgeschäftes muß ein stärkerer Wagen mehr kosten.

Über diesen Motor ist einiges zu sagen. Die Motorenbauer haben es in den heutigen Automobilfabriken relativ gut, denn sie müssen unter dem Rotstift des Kalkulators weniger leiden als ihre Kollegen vom Fahrgestell- oder Karosseriebau. Der Motor eines modernen Großserienwagens muß nicht nur leistungsfähig, sondern auch unempfindlich und dauerhaft sein, denn nichts nimmt das Publikum einem Autotyp mehr übel, als wenn der Motor unzuverlässig ist oder frühzeitig kaputtgeht. Am Motor wird nicht gespart, und wie bei vielen Wagen gehört er auch beim 12 M zu den besten Bestandteilen.

Zwar hatten zu Anfang viele Fachleute an der unkonventionellen Konstruktion dieses Motors



[Alle Rechte bei dem Verfasser und Auto Motor und Sport](#)
[Backlink: www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)
mit Genehmigung von Auto Motor und Sport

Anstoß genommen: er ist ein weitwinkliger V-Vierzylinder, bei dem eigens eine mit Gewichten versehene Welle eingebaut ist, um den durch die V-Bauweise bedingten unvollkommenen Massenausgleich zu verbessern. Mit einem Reihenmotor hätte man das einfachere haben können, aber Ford entschied sich für den kurz bauenden V-Motor, der durch Einbau weit vorn im Wagen den angetriebenen Vorderrädern die erwünschte gute Belastung garantierte. Dabei entstand freilich der Schönheitsfehler eines langen Vorbaues, der nur zu einem kleinen Teil durch den Motor ausgefüllt ist. Das sind akademische Fragen, funktionell aber hat der Motor inzwischen bewiesen, daß er etwas kann.

Die schlechte Beschleunigung des normalen 12 M darf man dem Motor nicht vorwerfen. Denn mit 1,2 Liter Hubraum und 40 PS ist er weit unter seinen Möglichkeiten beansprucht. Er ist ganz klar als 1,5 Liter entworfen worden, die steife und kompakte Kurbelwelle mit ihrem kurzen Hub von nur 58,86 mm erlaubt weit höhere Leistungen und Drehzahlen, als sie in der 1,2 Liter-Version angewandt werden.

Die TS-Ausführung mit 55 PS ließ dann auch schon eher erkennen, was in der Maschine steckt. Wir fahren im Dauertest einen solchen TS, der unterdessen 24 000 km, darunter lange Strecken mit Dauervollgas, hinter sich hat. Er erreicht hervorragende Beschleunigungsleistungen und die respektable Spitze von 147 km/h, ohne Spuren von Anstrengung oder Ermüdung zu zeigen. Bei einem anderen 12 M TS, der diesem vorausging, gab es zwar nach 7000 km einen durchgebrannten Kolben, aber die Ursache dieses Fehlers, die laut

Werksauskunft in der Vergasereinstellung lag, ist offenbar inzwischen beseitigt worden. Der TS-Motor ist ein starkes und dabei sehr elastisches und zuverlässiges Triebwerk.

Das gleiche kann man vom 50 PS mit der kleinen Einschränkung sagen, daß er eben 5 PS Nennleistung weniger hat und darum nicht ganz so schnell ist. Aber gegenüber dem 1,2 Liter ist es trotzdem ein Unterschied wie Tag und Nacht – die Vergleichsübersicht unserer Meßwerte beweist dies. Der 12 M 50 PS liegt leistungsmäßig mitten zwischen seinen teureren Konkurrenten von VW, Opel und auch dem eigenen Hause, denn der 17 M 1,5 Liter kann ihm nichts vormachen.

Einen Nachteil hat er aber mit dem 1,2 Liter und auch dem TS-Motor gemeinsam: den harten, rauhen Lauf. Dieser ist, wie man mit ziemlicher Sicherheit sagen kann, keine Folge der V-Bauweise. Er hängt nicht mit dem Motor selbst, sondern mit dessen Aufhängung zusammen, auf die zweifellos der Rotstift des Kalkulators eingewirkt hat. Ford verzichtete bekanntlich beim 12 M auf die sonst übliche weiche Gummilagerung des Motors, er wurde fest mit den tragenden Teilen der Karosserie verbunden und dient gleichzeitig als Träger für die unteren Querlenker der Vorderradaufhängung. Und so überträgt sich jede Vibration des Motors unmittelbar auf die Karosserie, was dem ganzen Fahrzeug einen primitiven Charakterzug verleiht. Die Auswirkung der Vibrationen ist unterschiedlich: im Leerlauf und bei niedriger Drehzahl sind sie deutlich spürbar, bei mittlerer Drehzahl lassen sie nach, um bei hohem Tempo wieder zu einem vernehmlichen Brummen anzuschwel-

len, das sich bei unserem Testwagen besonders im Bereich von ca. 130 km/h sehr störend bemerkbar machte. Dadurch ist der 12 M rauher, lauter und unkultivierter als alle seine Konkurrenten. Den Vorwurf mangelnden Beschleunigungsvermögens aber kann man der 50 PS-Ausführung nicht mehr machen, und somit ist einer der drei zu Anfang genannten kritischen Punkte hier nicht mehr gültig.

FAHRVERHALTEN: UNVERÄNDERT

In den übrigen beiden Punkten hat sich nichts geändert. Und obwohl im Redaktions-Team immer wieder über die Fahreigenschaften des 12 M diskutiert wurde, obwohl Ford-Versuchsleiter Hans Kling im Gespräch mit uns das Detroit Kind verteidigte wie eine Löwin ihr Junges, hat sich auch unsere Meinung nicht geändert.

Eines muß zugegeben werden: Das große Spiel in der Lenkung, das wir vor einem Jahr bei unserem Testwagen und seither noch bei einigen anderen 12 M feststellten, läßt sich durch Nachstellen beseitigen. Bei einer richtig eingestellten 12 M-Lenkung, wie sie unser jetziger Wagen und auch unser Dauertestwagen haben, reagieren die Vorderräder auf kleinste Lenkradbewegungen. Ob bei den ersten 12 M-Lenkungen wirklich ein Fehler vorlag, wie damals aus gut unterrichteter Quelle zu erfahren war, oder ob man die genaue Einstellung noch nicht heraus hatte, mag dahingestellt bleiben. Auf jeden Fall braucht man es als 12 M-Fahrer nicht hinzunehmen, daß die ohnehin recht indirekte Lenkung durch großes Spiel noch an Exaktheit einbüßt.

auto motor und sport **KRITIK**

WIR FUHREN:

FORD TAUNUS 12 M 50 PS



FORD 12 M 50 PS

FORTSETZUNG

Nach wie vor bleibt diese Lenkung ein charakteristisches Kennzeichen des 12 M. Sie bewirkt, daß sich der Wagen zwar leicht, aber nicht genau manövrieren läßt. Mit mehr als vier Lenkradumdrehungen bei durchaus nicht ungewöhnlich großem Radeinschlag zwingt sie dazu, enge Kurven entweder sehr langsam zu fahren oder aber starkes Kurbeln in Kauf zu nehmen. Ob langsam oder schnell – ein Vergnügen ist das Kurvenfahren im 12 M nicht, zumal er sich dabei auch noch stark nach der Seite neigt. Dieser Wagen sei nicht für Sportfahrer bestimmt, sagt man bei Ford, und daran ist etwas Wahres. Man zielt mit dem 12 M auf ein anderes Publikum als Opel mit dem Kadett. Man rechnet damit, daß dieses fahrrisch anspruchslose Publikum sehr groß ist, und man sagt sich vielleicht, daß es ohnehin nicht in der Lage ist, Kurven schnell und doch exakt zu fahren oder durch blitzschnelles Ausweichen einen Unfall zu vermeiden. Mit amerikanischen Autos sind derartige Manöver noch schwerer möglich als mit dem 12 M – für eine USA-Firma wie Ford liegt es also nahe, Lenkungen dieser Art auch bei uns heimisch zu machen.

Vielleicht ist diese Entwicklung nicht aufzuhalten. Sie begann bei Ford-Köln schon früher, aber der 17 M zum Beispiel ist bei aller Leichtgängigkeit der Lenkung exakter zu manövrieren als der 12 M. Die Kugelumlauflenkung des 12 M ist eine Konzession an die Bequemlichkeit, und wir glauben schon, daß sie sich „gut verkauft“. Man kann sich auch an sie gewöhnen, aber wenn man dann wieder in ein handliches und exakt zu lenkendes Fahrzeug kommt, dann wird einem klar, wie wenig der 12 M-Fahrer seinen Wagen in der Hand hat. Kann das bei mittelmäßigen und schlechten

Fahrern ein Sicherheits-Plus sein? Kann der Fahrer mit dieser Lenkung einerseits zwar keine nützlichen, andererseits aber auch keine schädlichen plötzlichen Bewegungen machen? Diese Frage muß man gerechterweise stellen. Denn beim 12 M sind auf der Geraden plötzliche Lenkradausschläge bis zu ca. 90 Grad möglich, ohne daß der Wagen darauf fühlbar reagiert. Bringt man dann freilich durch noch stärkere Lenkradausschläge stärkere Richtungsänderungen zustande und nimmt dabei vielleicht auch noch Gas weg, dann zeigt sich, daß der Wagen nur bis zu einer bestimmten

geringen Abweichung von der Fahrtrichtung gutmütig bleibt; darüber hinaus beginnt er labil zu werden und droht sich quersteller. Es ist durchaus denkbar, daß die indirekt Lenkung als absichtliche Vorsichtsmaßnahme den Fahrer von diesem kritischen Bereich fernhalten soll. Mit einer direkteren Lenkung würden sich manche unerwünschten Eigenschaften des 12 M stärker bemerkbar machen. Natürlich ist das eine Kur am Symptom, wäre technisch sinnvoller, das Fahrverhalten im ganzen zu stabilisieren. Das aber würde Änderungen an so wichtigen Merkmalen wie Radstand und Federung bedingen – wie jede Auto ist der 12 M ein Kompromiß verschieden artiger Bausteine, der, einmal festgelegt kaum noch geändert werden kann. Es gibt einen anderen Frontantriebswagen aus best renommiertem Hause, der neben zahlreichen hervorragenden Eigenschaften ähnlich problematische Merkmale hat: den Lancia Flavia. Auch bei ihm findet man eine indirekte, allerdings exakter arbeitende Lenkung und eine weiche Federung. Der Citroen DS 19 dagegen als wohl unbestritten bester Frontantriebswagen hat eine direkte Lenkung, einen sehr langen Radstand und eine Federung, die bei allem Komfort die Nachteile vermeidet, die weichen Stahlfederungen nun einmal anhaften. Auch die Tatsache, daß der Normalfahrer auf Grund der Lenkungseigenschaften zum langsamen Kurvenfahren erzogen wird, hat einen Hintergrund: Gaswegnehmen in Kurven führt zu einer um so stärkeren Übersteuer-Reaktion je schneller man fährt. Es kann eine recht unangenehme Überraschung sein, wenn man in einer schnellen Kurve wegen eines Hindernisses Gas wegnehmen muß und das Heck dann sofort kräftig nach außen schwenkt. Mit einer energischen Gegenlenkbewegung läßt sich das ausgleichen; tritt man dagegen vor Schreck auf die Bremse, dann ist man schneller „draußen“, als man denken kann.

Noch überraschender ist das plötzliche Übersteuern, wenn es ohne Zutun des Fahrers eintritt. Dieser Fall gehört zu den besonderen

Abweichende Daten und Meßwerte

(Ausführliche Daten siehe Test Ford 12 M Heft 22/62)

MOTOR

Bohrung × Hub 90 × 58,86 mm, Hubraum 1498 ccm, Verdichtung 8,0:1, Leistung 50 PS bei 4500 U/min (33,3 PS/Liter), maximales Drehmoment 10,5 mkg bei 2100 U/min. Kraftübertragung: Übersetzung der Vorderachse 3,56:1.

Bei 80 km/h 73 Phon
Bei 100 km/h 79 Phon
Bei 120 km/h 84 Phon
Bei 140 km/h 89 Phon

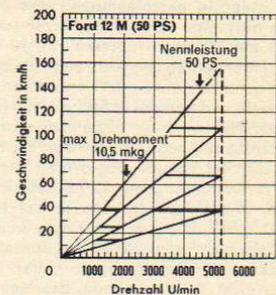
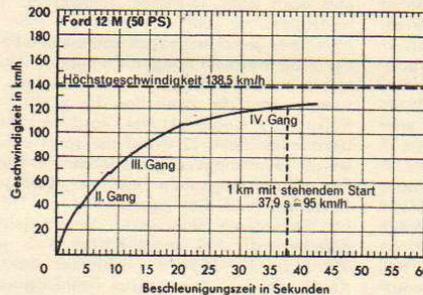
INNENGERÄUSCH

(Gemessen nach ISO-Kurve A)

Leerlauf im Stand 57 Phon
Bei 50 km/h 69 Phon

PREISE

Limousine zweitürig DM 5600.—
Limousine viertürig DM 5950.—
Mehrpr. für Stahlschiebedach DM 295.—
Mehrpr. für Sonderausstattung DM 100.—
Mehrpr. für Spezialausstattung DM 175.—



ZUM VERGLEICH

		Ford 12 M 1,5 Liter	Ford 17 M 1,5 Liter	Opel Rekord 1,5 Liter	VW 1500
Zylinderzahl / Hubraum	ccm	4/1498	4/1498	4/1488	4/1493
Leistung bei U/min	PS	50/4500	55/4250	55/4500	45/3800
Drehmoment bei U/min	mkg	10,5/2100	11,3/2400	10,8/2000	10,8/2000
Radstand	mm	2527	2630	2639	2400
Länge	mm	4248	4452	4512	4225
Breite	mm	1594	1670	1696	1605
Höhe	mm	1458	1450	1465	1475
Gewicht	kg	853	960	981 ¹⁾	880
Preis	DM	5600.—	6845.—	6830.—	5990.—
Beschleunigung in Sekunden:					
0 bis 60 km/h		6,8	8,6	7,3	8,3
0 bis 80 km/h		11,3	14,7	12,7	14,8
0 bis 100 km/h		17,2	24,6	22,2	22,9
0 bis 120 km/h		33,5	41,6	ca. 48	41,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	138,5	132,9	128,0	132,5
Bremsen vorne:		Trommel	Scheiben	Trommel ²⁾	Trommel
Bremsen hinten:		Trommel	Trommel	Trommel	Trommel

¹⁾ mit Radio, ²⁾ Scheibenbremsen auf Wunsch gegen Aufpreis



Eigenschaften des 12 M, und zwar bedingt durch den Vergaser: In schnell gefahrenen Linkskurven geht diesem das Benzin aus (die Schwimmerkammer ist rechts angebracht), was die gleiche Wirkung hat wie plötzliches Gaswegnehmen. Man muß zwar recht schnell durch die Linkskurven fahren, um diesen Effekt zu erzielen, aber er kommt bei jedem 12 M mit Sicherheit. Gerade bei Leuten, die sonst nicht schnell durch Kurven fahren, kann er unangenehme Folgen haben, wenn sie einmal eine Kurve unterschätzen, zum Beispiel eine langgezogene Autobahnkurve oder eine Ausfahrt.

Erwähnen müssen wir auch das Abheben des kurveninneren Hinterrades, das von der „DM“

als Zeichen baldigen Umkippens gewertet wurde. Ford veranstaltete vor einiger Zeit einen Gegenversuch, bei dem ein TÜV-Sachverständiger dieses Abheben nicht feststellen konnte. Man muß aber bei diesem Versuch recht zurückhaltend gefahren sein, denn das kurveninnere Hinterrad läßt sich tatsächlich leicht vom Boden bringen, und zwar nicht nur beim 12 M, sondern auch bei anderen Frontantriebswagen wie DKW oder Saab. Mit der Kippempfindlichkeit hat diese Erscheinung aber nichts zu tun, das Kippen hängt einzig und allein von Schwerpunkt und Kippachse ab, die beim 12 M nicht ungünstiger liegen als bei anderen Autos. Auch die Fahreigenschaften in Kurven werden durch das Abheben kaum be-

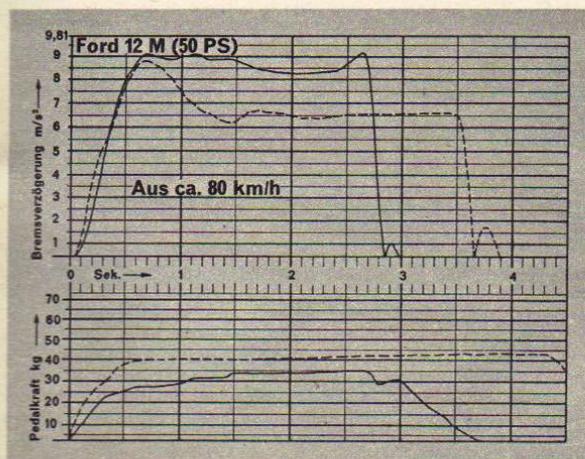
einflußt, denn ein stark entlastetes kurveninneres Hinterrad kann ohnehin so gut wie keine Seitenkräfte aufnehmen, ob es nun abhebt oder noch den Boden berührt.

■

So sehr man die Fahreigenschaften des 12 M mit Vorbehalt betrachten muß, so wenig ist bestreitbar, daß die guten Seiten des Frontantriebes bei ihm ebenso wie bei jedem andern Wagen dieser Antriebsart zum Vorschein kommen. Besonders im Winter ist der unbeirrbar Geradeauslauf der ziehenden Vorderräder eine Vereinfachung des Fahrens, die jeder, ob fahrerisch begabt oder nicht, schon bei einem kurzen Vergleich zwischen Wagen verschiedener Antriebsgattungen einwandfrei feststellen kann. Ein weiteres Plus ist die Unempfindlichkeit gegen Seitenwind – in diesem Punkt hat der 12 M dem VW viel voraus. Mittelbar hängt mit dem Frontantrieb auch der gute Fahrkomfort zusammen, denn er wurde möglich durch die von Antriebs teilen freie, sehr leichte Hinterachse, die auf schlechter Straße trotz weicher Federung gut am Boden haftet. Unverändert ist die Neigung der Vorderräder zum Durchschlagen und zu leichtem Schütteln auf waschbrettartiger Fahrbahn.

Was die gute Heizung angeht, den Innenraum, die Ausstattung, den Kofferraum, unterscheidet sich der 12 M 50 PS natürlich nicht von der Normalausführung. Aber der Motor wird mit dem voll belasteten Fahrzeug wesentlich besser fertig, und das ist ein großer Vorzug. Mit der Gebrauchstüchtigkeit des 12 M werden wir uns im neuen Jahr noch einmal beschäftigen, wenn unser Dauertestwagen 30 000 km harten Alltagsbetrieb hinter sich hat.

Reinhard Seiffert



Die Trommelbremsen des 12 M lieferten in kaltem Zustand (durchgezogene Linie) eine ausgezeichnete Verzögerung. Nach Erwärmung auf dem Testgefälle ließ die Verzögerung nach, der Pedaldruck stieg an (gestrichelt). Die Bremsen sprachen gleichmäßig an.