Die Ford Clubs und die Ford-Werke GmbH freuen sich über Ihren Besuch in Halle 3

1. Ford Capri Club Remscheid
Klaus Lobien
Bismarckstraße 82
42551 Velbert
(0172) 6 17 96 02
www.capriclub.de

Diesen Club finden Sie auch in Halle 1A

Alt Ford Freunde e. V.
Dr. Walter Klein
Krieler Straße 71
50935 Köln
(0221) 9 43 61 23
www.alt-ford-freunde.de

Granada IG Consul Granada IG
Hans-Uwe Hochstein
Herner Straße 112
44575 Castrop-Rauxel
(02305) 2 23 22
ahs-autodienst@t-online.de

Cosworth Club Deutschland
Sascha Händel
Annabergstraße 112
45721 Haltern am See
(02364) 9 31 64
www.cosworth.de

Escort MK1-Register-Germany
Klaus Blasum
Unterer Winkel 8
78579 Neuhausen o.E.
(0777) 93 86 910
www.escort1.de

Ford Fiesta Club Deutschland
Christian Schäfer
Mainzer Str. 29
55271 Stadecken-Elsheim
(0177) 5 45 05 08
www.ford-fiesta-club.de

IG Quadricycle 1896
Udo Becker
Claudiusstraße 18
52445 Titz
(0172) 9 02 83 45
www.quadricycle-1896.de

First Mustang Club of Germany 1964-73 e. V.
Ralf Martin Wurm
Kaute 6a
57072 Siegen
(0271) 5 16 03
www.mustangclub.de

Diesen Club finden Sie auch in Halle 1A

Ford Youngtimer Club
Stefan Wacket
Am Ranselberg 1
65391 Lorch/Rhein
(0672) 66 96
www.youngtimerclub.de

IG Ford Geschichtswerkstatt
Alexander Weinen
Am Fahrwald 16
66687 Wadern
(06871) 24 81
www.fordgeschichtswerkstatt.de

Ford Oldtimer und Motorsport Club Cologne e. V. im ADAC
Thilo Moerke
Eschenweg 12
51519 Odenthal
info@fomcc.de
www.fomcc.de

OSI IG
Stephan Reitinger
Nirm 68
52511 Geilenkirchen
(02453) 12 15
www.osi-ig.de

Ford-Werke GmbH
Ford Club Service
Helga Müller
50725 Köln
clubs@ford.com
www.ford.de

Diese Ford Clubs finden Sie im Untergeschoss Halle 1A

Capri Club Deutschland e. V.
Malcolm Beresford
Müllersteg 1
32832 Augustdorf
(05237) 89 85 21
www.capri-club-deutschland.de

75 Jahre Ford Taunus

75 Jahre Ford Taunus:

Legenden leben ewig

„Buckel-Taunus“, „Weltkugel“, „Streifen-Taunus“, „Barock-Taunus“, „Badewanne“, „Knudsen-Taunus“: an Kosenamen hat es nicht gemangelt

75 Jahre ist es mittlerweile her, dass Ford den Namen einer deutschen Mittelgebirgsregion auf europäische Straßen hinaustrug – und damit eine Historie in Gang setzte, die bis heute lebendig ist. Es ist eine Aura von Aufbruch und Aufstieg, und durch die amerikanischen Wurzeln auch ein Bindeglied zwischen deutschem Bürgertum und dem „Spirit“ der neuen Welt. Nachfolgend die wichtigsten Stationen der „Taunus“-Baureihe, die 1939 auf den Markt kam und 1982, nach neun Modellgenerationen und 43 Jahren Bauzeit, eingestellt wurde.

Der „Buckel“ macht mobil (1939-1952)

1939, kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, trat der erste Ford Taunus die Nachfolge des Ford Eifel an. Gebaut wurde er bis 1942, rund 7.000 Einheiten liefen damals vom Band des Kölner Werks. Seine „halbselbsttragende“ Karosserie mit den beiden hinten angeschlagenen Türen war mit dem Chassis verschweißt. Den Antrieb bildete der aus dem Eifel übernommene 1,2-Liter-Motor mit stehenden Ventilen, kombiniert mit einem Dreigang-Getriebe und Mittelschaltung. 34 PS Leistung und ein Drehmoment von 72 Newtonmetern gipfelten in 105 km/h Höchstgeschwindigkeit.

1948, drei Jahre nach Kriegsende präsentierte Ford die Zweitauflage, in leicht modifizierter Form. Markantes Merkmal war nach wie vor ein deutlich gerundetes Heck, das ihm im Volksmund den Namen „Buckeltaunus“ eingetragen hatte. Allerdings verbesserten diverse technische Modifikationen die Funktionalität und die Fahreigenschaften.

Das Kölner Karosseriewerk Deutsch lieferte praktisch über sämtliche Taunus-Modellgenerationen hinweg die jeweiligen Cabriolet-Versionen des Taunus. Außerdem gab es – nicht zuletzt auf Anregung von Ford selbst – weitere von Karosseriefirmen wie Binz, Drauz, Drews oder Migö aufgebaute Taunus-Derivate. Dazu zählten Offen-Versionen in zwei- und viersitziger Ausführung, Kombiversionen von Ernst Wilhelm, Plasswilm oder Miesen und zwei sechssitzige Taxi-Ausführungen. Selbst Umbauten zum Kranken- und Leichenwagen wurden auf Basis des Ford Taunus angeboten. Die Plattform-Bauweise machte diese Vielfalt möglich.

1950 wurde der „Spezial“ überarbeitet. Mit dem Ford Taunus „de Luxe“ setzte man 1951 noch einen drauf. Das neue Spitzenmodell der Baureihe verwöhnte den Fahrzeugführer mit einer Lenkradschaltung, Heizung, einer ungeteilten Frontscheibe, einem Lenkrad mit Hupen-„Signalring“ sowie Armlehnen auf den Außenplätzen im Fond.

Eine Weltkugel rollt über die Straße (1952-1962)

Als im März 1953 in Frankfurt am Main die Internationale Automobilausstellung öffnete, hatte der Ford Taunus 12 M bereits ein Jahr praktischer Markterprobung auf dem nun nicht mehr vorhandenen Buckel. „Der Taunus 12 M vereint in sich alle positiven Eigenschaften, die die Automobiltechnik auf ihrem Stand Anfang der fünfziger Jahre anzubieten hat“. Highlight war ein viersitziges 12 M Cabriolet von dem Kölner Karosseriebauer Deutsch. Auf der anderen Seite hatte Ford – im Interesse einer besonders kostensensiblen Kundschaft – den Rotstift angesetzt, das „M“ aus dem Modellnamen und damit auch einige Ausstattungsdetails herausgestrichen. Die abgespeckte Version wurde „Taunus 12“ genannt.

1955: Modellpflege und neuer „15 M“.

Mit dem 15 M hatte der 12 M einen jüngeren und zugleich größeren Bruder bekommen. Ford betonte, dass der neue Anderthalb-Liter-Taunus „zweifellos einer der schnellsten Wagen auf Deutschlands Straßen“ sei, aber trotz dieser beeindruckenden Fahr- und Leistungsdaten (55 PS, Höchstgeschwindigkeit 125 km/h) dennoch nicht „auf extrem hohe Endgeschwindigkeit gezüchtet“ sei. Auf der IAA 1955 zeigte Ford den 15 M „de Luxe“. Voll verchromte Radkappen und innen neugeformten Stoff- und Plastikbezüge, der Rücksitz ist mit klappbaren Mittelarmlehne und Make-up-Spiegel. Im August 1957 wurde der 1,5-Liter-OHV-Motor des 15 M mit einem neuen Zylinderkopf dem klassenhöheren 17 M konstruktiv angepasst. Der 12 M behielt seinen bewährten, seitengesteuerten 1,2-Liter-Motor mit 38 PS und der für damalige Verhältnisse hohen Literleistung von 31,67 PS pro Liter Hubraum.

Bis Juni 1958 liefen 15 M als Limousine oder Kombi noch vom Band in Köln. Insgesamt wurden bis zu dieser Zeit 158.669 1,5 Liter Motoren gebaut. 124.127 15 M-Fahrzeuge verließen das Band in Köln. Die „de Luxe“ Version des 15 M wurde nur bis August 1957 gebaut. Danach musste sie dem Nachfolgemodell Platz machen.

1959: Der Streifentaunus - Die letzte Modellvariante des 12 M

„So viel Auto fürs Geld“. Die letzte Modellvariante des 12 M, präsentierte sich zur IAA 1959 modernisiert dem Publikum. Optisch unterschied sich der neue 12 M von seinen Vorgängern durch eine Motorhaube ohne Weltkugelemblem. Anstatt dieser zierte nun ein Kölner Wappen die Baureihe. Die Fahrzeugfront war genauso modernisiert worden wie die Dachform, die jetzt deutlich flacher wirkte. Die Zierleisten an den Seiten verliefen nicht mehr geschwungen an der seitlichen Sicke entlang, sondern gerade in einem größeren Abstand davon. Auf Wunsch konnte der „Streifen“ zwischen Zierleiste und Sicke alleine oder zusammen mit dem Dach lackiert werden. Diese oft georderte Option führte zum Spitznamen „Streifentaunus“.

Zum Basispreis von 5.395 DM erhielt man den neuen 12 M mit dem bekannten, aber mit erhöhter Verdichtung versehenen 1,2 Liter Motor, der immer noch 38 PS Spitzenleistung abgab, jetzt aber den Wagen etwas agiler durch den Straßenverkehr schob. Für 110 DM mehr konnte man ihn sogar mit 1,5 Liter Motor bestellen. Kein anderes Fahrzeug bot zu dieser Zeit „So viel Auto fürs Geld“, was Ford auch wusste und diesen Spruch in der Werbung bis 1962 einsetzte. 430.500 12 M wurden in den Jahren 1952 bis 1962 gebaut.

„Barocktaunus“
oder „fliegender Teppich“ (1957-1960)
Über einen Mangel an liebevoll neckenden bis ironischen Wortspielereien konnte sich der Taunus 17 M „P2“ (= Projekt 2) nicht beklagen. Als „Barocktaunus“ und „Gelsenkirchener Barock“ wurde er tituliert, Ford selbst verglich ihn wegen seiner geschmeidigen Fahrkultur mit einem fliegenden Teppich. Es war das Fahrwerk des Wagens, das zu diesen Fantasieflügen inspirierte: Die Mc Pherson Vorderachse wurde erstmalig in einem deutschen Modell verbaut, „die dem Fahrwerk eines Flugzeugs ähnelt“ – so beschrieb es 1957 Entwicklungschef Jues A. Gutzeit in seiner Rede bei der Vorstellung des 17 M – sowie die Anhebung des Rollzentrums, ein Stabilisator und die neu abgestimmte Hinterachsfederung verbesserten das Fahrverhalten des 17 M gegenüber den bisherigen Modellen signifikant. So erreichte man laut Gutzeit „die beste Straßenlage, die auf dem damaligen Stand der Technik zu erzielen“ sei.

Einen amerikanischen Touch hatte die Rundfunk-Werbekampagne zur Markteinführung des 17 M „P2“: Die Schlagersängerin Gitta Lind sang das eigens komponierten Lied „Fahren auch Sie den neuen Taunus“. Das Lied ertönte im September 1957 häufig im Radio und wurde ein Ohrwurm.

In den späten Fünfzigern war der Sicherheitsgedanke noch nicht dominierend. Im Auge hatten die Entwickler dieses Thema aber schon. So führten Ergebnisse aus der Unfallforschung in der Detroiter Zentrale zu Sicherheitsmerkmalen wie einer versenkten Lenkradnabe, Polsterungen in den Sonnenblenden und auf der Armaturentafel, einer Türverriegelung mit Sicherheitsfunktion und einem „Sicherheits-Bauchgurt“, über den der „P2“ als erster deutscher Wagen überhaupt verfügte – ebenso wie über ein asymmetrisches, „blendfreies“ Abblendlicht, das alle Ford-Modelle 1957 auszeichnete.

Außer einer zweitürigen und – erstmals bei einem Ford-Pkw – einer viertürigen Limousinen-Ausführung bereicherte eine elegante Kombi-Version das Modellangebot. Eine Cabriolet-Kleinserie auf Basis des Zweitürers, beigesteuert von der Kölner Karosseriebaufirma Deutsch, rundete das Modellprogramm ab. Zwischen 1957 und 1960 verließen 239.975 Taunus 17 M „P2“ das Montageband bei Ford

Die „Badewanne“ (1960-1964)
Die „Linie der Vernunft“. Der Oktober 1960 war für Ford ein Datum mit starker Symbolkraft. Genau 30 Jahre zuvor, im Oktober 1930, hatten Henry Ford I und der damalige Oberbürgermeister der Stadt, Konrad Adenauer, den Grundstein für das Kölner Ford-Werk im Stadtteil Niehl gelegt. 1960 trafen Adenauer, inzwischen Bundeskanzler, und der Enkel des amerikanischen „Automobilkönigs“, Henry Ford II, an gleicher Stelle zusammen, um den gemeinsamen Weg zu würdigen. Ford hob bei dieser Gelegenheit ein neues Modell aus der Taufe, das nicht nur dem historischen Datum, sondern auch den Erfordernissen der damaligen Zeit in besonderer Weise gerecht werden sollte: den neuen Taunus 17 M, Generation „P3“, wegen seiner für damalige Begriffe futuristischen „Stromform“ vom Autovolk auch liebevoll „Badewanne“ getauft.

„Seiner Zeit voraus ist der neue 17 M. In seiner aerodynamischen Linie zeichnet sich eine Revolution im Großserien-Automobilbau ab. Sie ersetzt die bisherige Trapezform. Die neue Form verlangt Klarheit und Verzicht auf überflüssige Chrom-Ornamente. So entstand ein Wagen, klassisch einfach und voll struktureller Schönheit. Die Ford-Werke wollen damit keine neue Moderichtung propagieren. Der Taunus 17 M ist vielmehr das Ergebnis konsequenter Bemühungen, unter anderem durch verringerten Luftwiderstand die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. In ausgedehnten Windkanalversuchen wurde die neue Form mit ihren glatten windschlüpfigen Flächen entwickelt. Das Fahrzeug ist langgestreckt mit flacher Kühlerfront und geschwungenem Heck. Weder Flossen noch sonstiger Zierrat stören die ruhige Linie. Wagen verwandter Bauart galten bisher immer als Sonderausführung. Beim neuen Taunus 17 M wurde die ‚Sonderausführung‘ zur Normalausführung, weil, nach Ansicht der Konstrukteure, folgerichtiges Denken nur zu dieser Lösung führen konnte. Der Wagen ist ebenso wenig modisch wie ein Düsenjäger. Wie dieser bezieht er seine äußere Wirkung nur aus der Zweckmäßigkeit“. (Ford-Pressemappe)

Lieferbar war die wasserlose, dafür aber äußerst mobile Badewanne wahlweise zwei- oder viertürig sowie als Kombi-Version Turnier „für große Fahrten“. Neben diesen betont pragmatischen Vertretern der „Vernunftlinie“ gab es auch „unvernünftige“ Versionen. Und zwar gleich in der Kölner Nachbarschaft, wo im Karosseriewerk Deutsch Cabriolet- und Coupé-Versionen entstanden.

Taunus 12 M „P4“ (1962-1966)

Neu – von der Radkappe bis zur Regenrinne. „Der neue Ford Taunus hat Vorderradantrieb und einen neukonstruierten V-4-Zylinder-Motor dazu. Erstmals verlassen wir damit in Köln die Standardbauweise – vorn liegender Motor- und Getriebeblock, sowie über die Kardanwelle angetriebene Hinterachse – und bringen ein Fahrzeug auf den Markt, das völlig neue Konstruktionsmerkmale aufweist und in der Konzeption mit den Vorgängern der Taunus-Reihe nicht verglichen werden kann“. Mit diesen Worten führte Jules A. Gutzeit, technischer Direktor der Ford-Werke AG, im September 1962 den Taunus 12 M „P4“ in die Automobilgesellschaft ein.

1963: Miramas – oder die Fahrt zum Mond

Dass auch der 12 M „P4“ das Meisterstück-„M“ mit voller Berechtigung in der Typenbezeichnung trug, bewies er mit einer im wahrsten Wortsinn galaktischen Vorstellung auf der ehemaligen Rennstrecke im südfranzösischen Miramas. Mit einer sensationellen, von der Fédération Internationale de l ‘Automobile (FIA) beaufsichtigten Langstreckenfahrt hatte der Proband am 28. November 1963 mit einem Motor die exakte Entfernung zwischen Erde und Mond zurückgelegt: 375.050 Kilometer durchfuhr der Kölner Ford mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 105,15 km/h, meldete Ford.

Die Modellvielfalt des Taunus „P4“ war vorzeigbar. Neben dem Zweitürer gab es die klassische Limousinenform in einer viertürigen Ausführung, eine dreitürige Kombi- und Kastenwagen-Variante, Coupé sowie eine Cabriolet Variante der Fa. Deutsch. Neben einem 40-PS-Basistriebwerk mit 1,2 Litern Hubraum gab es den V4 in zwei 1,5-Liter-Versionen mit 50 (12 M) beziehungsweise 55 PS (12 M TS), wobei Letztere zum Modelljahr 1964 durch eine stärkere 65 PS-Ausführung ersetzt wurde.

Taunus 17 M / 20 M „P5“ (1964-1967)

Im Herbst des Jahres 1964 servierte Ford in Gestalt der Taunus-Modelle 17 M (Entwicklungscode: „Hummer“) und 20 M („Languste“) unter dem Kürzel „P5“ ein automobiles Top-Menü. Passend zur Wirtschaftsblüte und zum euphorisierten Zeitgeist beeindruckte der elegante Wagen mit innovativem Design, neuen Ideen und technischen Lösungen, die ihn zu einem der fortschrittlichsten Modelle seiner Klasse machten.

Scheinwerfer und Frontgrill waren zu einer Einheit zusammengezogen und die Heckleuchten weit außen platziert. Die fließenden Karosserieformen reduzierten den Luftwiderstand der Limousine um mehr als fünf Prozent. Die Formensprache des „P5“ blieb eine „Linie der Vernunft“. Die 1,5- und 1,7-Liter-V4-Versionen für den 17 M und die neuen 2,0-Liter-V6-Ausführungen des 20 M waren bei gleichem Hubraum leichter als vergleichbare Reihenmotoren. Die Taunus-Generation „P5“ war dem Vorgänger nicht nur größenmäßig überlegen, auch in Fahrqualität, Dynamik und Handlichkeit hatte sie zugelegt.

Und wenn von elektronischen Assistenzgehirnen auch noch lange nicht die Rede sein sollte, zog auch im Hoheitsgebiet von Volt und Ampere der Fortschritt ein. „Gedruckte Schaltungen“ aus Platinen mit chemisch eingeätzten Stromwegen sorgten für eine neue Ordnung. „Das heute noch allgemein übliche Kabelgewirr hinter dem Instrumentenbrett“, so Ford, „gehört damit der Vergangenheit an“.

Die neu gegründete Taunus-Familie präsentierte sich mit zwei- oder viertüriger Stufenhecklimousine, einer dreitürigen sowie – erstmals von einem deutschen Hersteller in dieser Klasse – einer fünftürige Kombi-Version. Ästhetisch gekrönt wurde die Linie von einem Hardtop-Coupé und die Karosserieschneiderei Karl Deutsch trug mit einer Cabrio-Kleinserie zur Modell-Vielfalt bei.

12 M / 15 M „P6“ (1966-1970)
Beim „P6“ und beim „P7“ verzichtete man auf die Modell-Bezeichnung „Taunus“ und verwendete ausschließlich die Ziffern in Kombination mit dem Buchstaben, also zum Beispiel Ford 12 M.

Die Unterschiede zum Vorgänger fielen deutlich aus. War dessen Design noch klar von den Vorgaben der amerikanischen Mutter geprägt, präsentierte sich der „P6“ bereits als Vorbote der glatten, funktionsbetonten Formensprache der 1970er Jahre. Die Scheinwerfer waren in die Frontmaske integriert und die nach hinten ansteigende Seitenlinie erzeugte einen dynamisch wirkenden Keileffekt. Das sah nicht nur windschnittig aus – das war es auch: Für einen Wagen der Spätsechziger war der Luftwiderstandsindex von 0,38 ein „summa cum laude“ im Technikzeugnis wert.

Die Typologie teilte sich, ebenfalls in bewährter Manier, in 12 M und 15 M. Das 1,2 Liter große V4-Standardtriebwerk des 12 M war auf 1,3 Liter Hubvolumen angewachsen und wurde in zwei Leistungsvarianten mit 50 PS und 53 PS („S“-Version) angeboten. Der größere 1,5-Liter-V4 leistete wahlweise 55 oder 65 PS.

Das Karosserieprogramm des „P6“ umfasste wiederum Limousinen in zwei- und viertüriger Ausführung, einen Dreitürer-Kombi und ein schnittiges Coupé. Den 15 M „RS“ gab es als Coupé, und als viertürige Limousine– auf Wunsch – Recaro-Sportsitze. Ford unterzog den „P6“ einer Modellpflege. Der 15 M XL kam auf den Markt und ersetzte den 15 M TS.

Ford 17 M / 20 M / 26 M „P7“ (1967-1971)
Der „P7“ war der direkte Nachfolger des „P5“, dessen Design an die „Linie der Vernunft“ des „P3“ anknüpfte. Dieses Design der Sachlichkeit wurde beim „P7“ allerdings über Bord geschmissen, die amerikanische Ford-Mutter hatte das letzte Wort. Das Ergebnis war ein Fahrzeug, das den Straßenkreuzern der „Neuen Welt“ nachempfunden war. Mit 4,73 Metern Länge überragte der Neue seinen Vorgänger um rund zehn Zentimeter, außerdem war er um vier Zentimeter breiter. „Die klare, gestraffte Linienführung wird durch den flach gestreckten Kühlergrill verstärkt. Rechteckige Scheinwerfer und horizontale Heck-Leuchteinheiten runden das Bild einer modernen Formgestaltung ab“, übersetzte Uwe Bahnsen, Vice-President Design, die neue Linienführung „P7“.

Die Standardmotorisierung für den 17 M „P7“ war ein 60 PS starker 1,5-Liter-V4. Wem das nicht reichte, konnte zwischen zwei 1,7-Liter-Varianten wählen: einem 65 PS starken Normalbenzin-Konsumenten und einer 70-PS-Ausführung, die „mit Super gefüttert werden will“. so Ford. In der oberen Leistungsetage arbeitete der gleichfalls bekannte Zweiliter-V6 – im 20 M mit 85 PS auf Benzin-Normalkost, in der höher verdichteten TS-Version mit 90 PS, die Super-Kraftstoff benötigte. Neu war der 108 PS starke 2,3-Liter-V6-Motor. Der 20 M TS mit neuem 2,3-Liter-Motor war damit nicht nur „der größte und repräsentativste Kölner Ford“, sondern auch „... der stärkste und schnellste.

Die bewährte Karosserievielfalt wurde in schöner Taunus-Tradition beibehalten. Es gab ihn als zwei- und viertürige Limousine, als drei- oder fünftürige Kombi-Ausführung „Turnier“ und als sportliches Hardtop-Coupé mit schwarzem Vinyldach (Wunschausstattung). Aus der zweitürigen Limousine und dem Hardtop-Coupé fertigte der Kölner Karosseriespezialist Deutsch ein herrliches Cabriolet.

Modelljahr 1969: Faceliftversion „P7 b“
Im Sommer 1968 erhielt der „P7“ ein Facelift. Das amerikanische Design fand beim deutschen Publikum nicht den rechten Zuspruch. Heute wird diese neue Version von den Fans „P7 b“ genannt.

Die Konstrukteure hatten auch für die „innere“ Sicherheit gesorgt: „....Armaturenbrett-Ober- und -Unterkante gepolstert, Bedienungshebel im Armaturenbrett versenkt, flache Kippschalter für Licht und Scheibenwischer, verkürzter Lenkradschalthebel mit stumpfem Knopf, Haltegriffe an der Dachkante für die Passagiere, Sicherheitshalterungen für die beiden Vordersitze und die drei Fondplätze und vieles andere“. Um mögliche Folgen von Parkremplern problemlos beheben zu können, waren die vorderen Kotflügel zwecks leichter Austauschbarkeit angeschraubt statt angeschweißt.

Die Motorleistung stieg von 70 auf 75 PS. Außerdem kam der damals kleinste Sechszylinder Europas zum Einsatz – mit 82 PS aus nur 1,8 Litern Hubraum. Für die härtesten unter den echten Kerlen hatte man natürlich auch etwas im Programm. Am Start waren drei Wagen. Als „P6“ der 15 M RS, als „P7“ der 17 M RS (V6, 90 PS) und der 20 M RS (V6, 108 und 125 PS). Mit dem 70 PS starken 1,7-Liter-V4 beschleunigte der 15 M RS „spielend“ in 14,5 Sekunden auf 100 km/h und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h, im 20 M RS sorgte der 2,3-Liter-V6 mit einer Sprintzeit von 11,4 Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von 170 Sachen für eine Extraportion Fahrvergnügen

Topmodell der „P7“-Baureihe war der 1969 vorgestellte 26 M. Ihn gab es in zwei Karosserievarianten: als 4-türer und als sportliches Hardtop-Coupe.

Der „Knudsen Taunus“ Taunus TC (1970-1982)
Mit der letzten, unter dem Kürzel „TC“ – das „TC“ stand für „Taunus Cortina“ – firmierenden Modell-Ära belebte Ford 1970 nicht nur den beim „P6“ und „P7“ stillgelegten Modellnamen „Taunus“ aufs Neue. Auch für die technische Konzeption schien die Devise „Zurück in die Zukunft“ zu gelten. Denn die mit dem „P4“ ausgerufene Fronttriebler-Ära lag nun wieder ad acta, für den Antrieb war wie in früheren Zeiten eine hintere Starrachse zuständig und in den unteren Motorisierungsstufen kehrten Reihenvierzylinder unter die Fronthaube zurück – allerdings auf einer neuen Entwicklungsstufe mit obenliegender Nockenwelle. Die neue Motorengeneration gab es in einer 55 PS starken Basis-Ausführung mit 1,3 Litern Hubraum und in drei 1,6-Liter-Versionen mit 68, 72 und 88 PS. Darüber rangierten, unverändert in 60-Grad-V-Formation, zwei Sechszylinder mit 2,0 und 2,3 Litern Hubraum sowie 90 beziehungsweise 108 PS.

Die barocke amerikanische Formensprache samt „Knudsen-Nase“ kam beim deutschen Autopublikum bestens an und hatte entscheidenden Anteil daran, dass die Baureihe ein großer Verkaufserfolg wurde. Die inoffizielle Typenbezeichnung „Knudsen-Taunus“ bezog sich auf den damaligen US-Vorstand Semon E. Knudsen, der dieses forsche, vom amerikanischen Ford LTD inspirierte Designmerkmal der deutschen Tochter verordnet hatte.

Den 1970 präsentierten Taunus TC (Serie I) gab es als zwei- und viertürige Limousine, in der Kombi-Version „Turnier“ und als zweitüriges „Fastback“-Coupé.

Taunus TC, Serien II (ab 1976) und III (ab 1980) – das Finale
1976 folgte noch ein optischer „Cut“. Ami-Outfit samt Knudsen-Nase wichen glatten, deutlich sachlicheren Proportionen nach europäischem Geschmack. Außerdem wurde das Coupé aus dem Angebot gestrichen. So ganz hatte man sich aber doch nicht der Verzichtskultur unterworfen und ließ für fahrspaßorientiertere Kunden eine sportliche Version namens Taunus „S“ antreten, die serienmäßig mit einer 98 PS starken Variante des 2,0-Liter-Reihen-Vierzylinders auf die Piste ging. Wer mehr wollte, konnte sich eine V6-Version mit 108 PS in die Garage stellen.

Zum finalen Taunus-Modelljahrgang 1980 wurde das Blechkleid des Klassikers noch einmal gründlich umgeschneidert. Obwohl die meisten Karosseriekomponenten geändert worden waren, fielen die Neuerungen nicht unbedingt ins Auge. Kenner allerdings sahen es sofort: Dachaufbau und Fenster waren nun höher, die Frontschürze neu, die vorderen Blinker seitlich um die Ecken herumgezogen, die Stoßfänger mit Kunststoffecken versehen, der Frontgrill in markantem Lamellendesign ausgeführt und die Rückleuchten vergrößert. Auch dem Motorenprogramm hatten die Ingenieure eine Frischzellenkur verordnet. Die 1,3-Liter-Basisversion leistete nun 59 PS, darüber traten zwei 1,6-Liter-Varianten mit 70 beziehungsweise 73 PS an. In der Zwei-Liter-Klasse präsentierte sich neben der 90 PS starken V6-Stammkraft zusätzlich ein Vierzylinder mit 101 PS, die Pole-Position besetzte ein auf 114 PS erstarkter 2,3-Liter-V6.

1982: das Ende nach neun Modellgenerationen und 43 Jahren Bauzeit
1982, nach neun Modellgenerationen und 43 Jahren Bauzeit, war dann Schluss. Die Autowelt hatte sich weitergedreht und im Unterschied zur Namen spendenden Mittelgebirgsregion, die bis heute als Fixpunkt der heimatlichen Geographie im Einsatz ist, war bei Ford die Ära Taunus Vergangenheit. Aber Designchef Uwe Bahnsen und die Ingenieure hatten sich schon etwas Neues einfallen lassen. Am 30. September 1982, auf dem Pariser Autosalon, würde Nachfolger „Toni“ – im offiziellen Sprachgebrauch Sierra genannt – für Aufsehen sorgen. Aber das ist eine andere Geschichte.