

Oldtimer des Monats April 2019



Ford Taunus 673A Cabriolet – Bj. 1951 „Buckeltaunus“

Ps/kW: 25/34 bei 4250U/min, 4Zylinder Viertakt-Motor, 1172ccm, Leergewicht: 950kg,
Drei Gang Getriebe, Höchstgeschwindigkeit: 105 km/h,
Bauzeit: 1948 – 1952, Stückzahl: 76.590,

Der Ford Taunus G93A war ein PKW der unteren Mittelklasse, den die Ford-Werke Köln von 1939 bis 1942 als Nachfolger des Modells Eifel herstellte. 1948 wurde das Modell als Ford Taunus G73A wieder aufgelegt und bis 1952 gefertigt. Die Form seiner Karosserie mit Buckelheck, die ihn von allen anderen Taunus-Modellen unterscheidet, brachte ihm den bis heute gebräuchlichen Spitznamen „Buckeltaunus“ ein. Der Name Taunus wurde von Ford für andere Modelle bis 1985 verwendet, zuletzt in Argentinien.



Ford Taunus G73A (1948–1952)

Nach dem Zweiten Weltkrieg war im Werk Köln-Niehl zunächst nur die Fertigung von Lastwagen möglich. Ab 1946 hatte man die Konstruktion des Vorkriegs-Taunus im Detail verbessert. Mai 1948 wurde der neue Typ als Ford Taunus G73A in Hannover auf der Exportmesse vorgestellt. Die Karosserie-werkzeuge, die sich bei Ambi-Budd/Ostberlin befanden, konnten nach langen Verhandlungen mit der Sowjetischen Militäradministration ausgelöst werden. Aus Platzmangel ließ Ford ab September 1948 die ersten Taunus-Karosserien als Lohnarbeit im Volkswagenwerk/Wolfsburg und bei Karman/Osnabrück fertigen. Im November 1948 wurde die gesamte Fertigung nach Köln verlagert. Weiterhin gab es nur eine zweitürige Limousine mit hinten angeschlagenen Türen in „Grau“. Nach dem Motto sie bekommen jede Farbe, wenn sie Grau ist.

Andere Aufbauformen entstanden ab 1949 bei den bekannten Karosserieherstellern wie Karman/Osnabrück, Drauz/Heilbronn oder Plasswilm/Köln. Ford lieferte die Fahrgestelle mit dem vorderen Aufbau bis zu den A-Säulen. Die Karosseriers machten daraus zwei- und viersitzige Cabriolets mit zwei Türen, viertürige Cabriolets (Polizeistreife), dreitürige Kombis und sogar viertürige Taxis.

Ab Mai 1950 gab es den Taunus Spezial. Der Wagen hat ein Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, einen breiten, verchromten Kühlergrill, Stoßfänger mit Hörnern, ein größeres Rückfenster und Blinker statt Winkern. Ab Januar 1951 wurde der Taunus de Luxe gebaut, mit durchgehender Windschutzscheibe und vielen Extras.

Mit einer Bohrung von 63,5 mm und einem Hub von 92,5 mm ist der 135 kg schwere langhubiger Motor mit einem Verdichtungsverhältnis von 6,6:1. Die gegossene Kurbelwelle (Ø 45 mm) ist dreifach gelagert. Motorblock und Zylinderkopf sind aus Grauguss, die Ölwanne ist aus einer Aluminiumlegierung (Silumin) gegossen. Der Motor hat stehende Ventile. Die Nockenwelle wird direkt über Stirnräder angetrieben und treibt über Schraubenräder die senkrecht stehende Verteilerwelle an. Das Ventilspiel kann nur durch Abschleifen der Ventilschaftenden verstellt (vergrößert) werden. Ein Keilriemen treibt die 6-Volt-Gleichstromlichtmaschine und den zweiflügligen Kühlventilator an (Thermosiphonkühlung).

Die angegebene Höchstleistung von 34 kW (24 PS) bei 4250/min reichte für eine Spitzengeschwindigkeit von 105 km/h, als Dauerleistung wurden 30 kW (22 PS) bei 3250/min angegeben. Das maximale Drehmoment von 72 Nm liegt bei 2300/min an. Die Lebensdauer des Motors bis zur ersten Überholung betrug etwa 80.000 km. Alle 1.500 km musste das Öl gewechselt werden, alle 4.500 km war eine Inspektion fällig.

Das Getriebe hat drei Gänge. Nur der zweite und dritte Gang sind synchronisiert. Die Kardanwelle läuft in einem Rohr und hat nur ein Kreuzgelenk hinter dem Getriebe. Um das Getriebe auszubauen, muss man den Motor, oder besser die Hinterachse ausbauen.

Die beiden Achsen sind Deichselachsen mit Querblattfedern, vorn geschoben und mit einem Stabilisator (Panhardstab). Es gibt vorne doppelt und hinten einfach wirkende hydraulische Stoßdämpfer. Eine Besonderheit sind die Wälzlager der Hinterräder, in denen die Rollen direkt auf dem Achskörper laufen.

An allen Rädern gibt es hydraulisch Trommelbremsen, mit einem Bremskreis. Die Handbremse wirkt über Seilzüge auf die Hinterräder.

Ab Januar 1952 wurde der Nachfolger Taunus 12M angeboten, die Fertigung des Buckeltaunus lief aber noch bis zum Herbst 1952. Insgesamt entstanden 76.590 Exemplare des Taunus G73A.

[Zu den Bildern >>>](#)