

Taunus 12M fährt **Langstrecken-Weltrekord**  
**300.000 km**



## **Weltrekorde anerkannt**

Jetzt ist es amtlich: Auf ihrer letzten Tagung in Paris hat die FIA **145** Weltrekorde offiziell anerkannt, die beim Unternehmen

„Mistral 300 000“

auf dem Rundkurs von Miramas im letzten Jahr von einem serienmäßigen Taunus 12 M aufgestellt worden sind.

Imponierend wie die Leistung des Taunus 12 M war das Echo der Presse auf dieses Ereignis. Über 200 Zeitungen, Zeitschriften, Illustrierte und Fachblätter in aller Welt mit einer Gesamtauflage von rund 30 Millionen Exemplaren berichteten in Wort und Bild über das Unternehmen „Mistral 300 000“.



**bei Tag...**

**bei Nacht...**

## So lief das Unternehmen Mistral 300 000:

Auf der ehemaligen Rennstrecke von Miramas in Südfrankreich legte ein serienmäßiger Ford Taunus 12 M unter amtlicher Überwachung durch den Internationalen Automobilsportverband im vergangenen Jahr in 117 Tagen 300 000 Kilometer zurück. Er brach damit 145 Weltrekorde und internationale Bestleistungen. Ende November 1963 erreichte der gleiche Wagen sein zweites Ziel: 356 430 km [Entfernung Erde-Mond].

Der mit einem 1,2-l-Vierzylinder-V-Motor ausgestattete Wagen verbesserte die 1933 von einem Spezialfahrzeug für die Gesamtdistanz erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit von 93 auf 106,49 km/h. Der Kraftstoffverbrauch betrug 8,28 l/100 km. Das Motoröl wurde durchschnittlich alle 18 750 km gewechselt.

### Das Auto

Die Regeln für eine solche Rekordfahrt verlangen, daß der Wagen sämtliches während der langen Reise benötigtes Werkzeug und die für die Instandhaltung gebrauchten Teile an Bord führen muß. Lediglich Kraftstoff, Öl und Reifen durften in einem Depot bereitgehalten werden. Reparaturen waren nur mit Bordmitteln möglich. Vor Beginn der Rekordfahrt wurde der Ballast im Gesamtgewicht einer Wagenbesetzung mit vier Personen Stück für Stück geprüft und markiert.

### Das Team

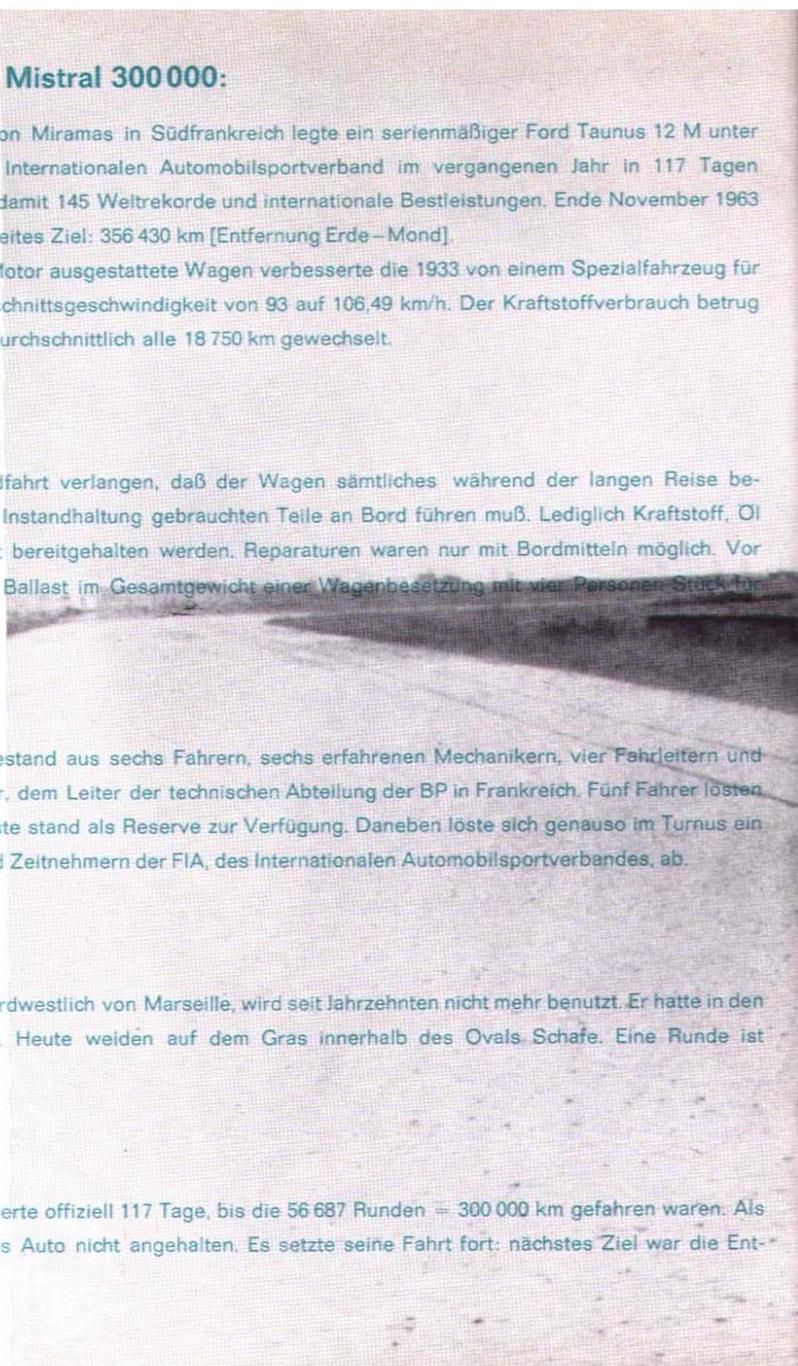
Die Mannschaft der Rekordfahrt bestand aus sechs Fahrern, sechs erfahrenen Mechanikern, vier Fahrleitern und dem „Chef d'Equipe“, Jean Pelletier, dem Leiter der technischen Abteilung der BP in Frankreich. Fünf Fahrer lösten sich alle drei Stunden ab, der sechste stand als Reserve zur Verfügung. Daneben löste sich genauso im Turnus ein Stab von amtlichen Beobachtern und Zeitnehmern der FIA, des Internationalen Automobilsportverbandes, ab.

### Der Kurs

Der alte Rennkurs von Miramas, nordwestlich von Marseille, wird seit Jahrzehnten nicht mehr benutzt. Er hatte in den dreißiger Jahren seine große Zeit. Heute weiden auf dem Gras innerhalb des Ovals Schafe. Eine Runde ist 5,014 km lang.

### Die Rekordfahrt

Sie begann am 10. Juli 1963 und dauerte offiziell 117 Tage, bis die 56 687 Runden = 300 000 km gefahren waren. Als dieses Ziel erreicht war, wurde das Auto nicht angehalten. Es setzte seine Fahrt fort: nächstes Ziel war die Entfernung Erde-Mond.





### **Der Unfall**

Beinahe hätte ein Unfall das ganze Unternehmen zum Scheitern gebracht: Am 29. Oktober um drei Uhr morgens fielen dem von der Monotonie der Runden ermüdeten „Fahrer vom Dienst“ die Augen zu. Sekunden später lag das Auto schwerbeschädigt im Graben. Trotzdem schaffte es der Fahrer, den 12 M zum Kontrollpunkt zu bringen. 11 Stunden lang arbeiteten die Mechaniker in fiebriger Eile unter Aufsicht der FIA-Kontrolleure. Dann konnte die Fahrt fortgesetzt werden.

### **Das Ergebnis**

300 000 km sind für ein Spezialfahrzeug eine recht anständige Lebensdauer. Daß ein preiswertes Familienauto, das aus der Serienfertigung kommt, diese Distanz praktisch ohne Defekt zurücklegt, ist fast sensationell. Daß es aber nach einer solchen Gewaltleistung – wie sie diese Strecke mit einem Durchschnitt von über 106 km/h bedeutet – noch mechanisch vollkommen gesund ist, zeigt in unmißverständlicher Weise, was man einem modernen, sorgfältig konstruierten und gebauten Familienwagen heute zumuten kann.

### **Die „Zugabe“**

Nach Erreichen des 1. Zieles wurde die Fahrt fortgesetzt. Neues Ziel: 356 430 km = Entfernung Erde–Mond. Beim Kilometerstand von 358 273,8 wurde die Fahrt endlich abgebrochen, und zwar nur deshalb, weil die Fahrer Weihnachten zu Hause feiern wollten. In 142 Tagen hatte der Taunus 12 M 71 443mal den 5,014 km langen Kurs von Miramas umkreist.

Der Taunus 12 M, dessen Originalmaschine und Fahrgestell noch völlig intakt waren, wurde anschließend nach Köln zurückgebracht, um hier von Versuchsingenieuren und Qualitätskontroll-Spezialisten in einer Reihe von Tests untersucht zu werden. Man prüfte, ob der Taunus 12 M auf Grund der Erfahrungen dieser Rekordfahrt noch besser und leistungsfähiger gemacht werden kann als der Rekordwagen von Miramas.

Kölner Stadt-Anzeiger



Münchner Merkur

MÜNCHNER ZEITUNG FÜR POLITIK · WIRTSCHAFT · KUNST · WISSENSCHAFT · SPORT · ALPINES

Abendpost

DIE  WELT

deutsche  
automobil  
revue



Frankfurter

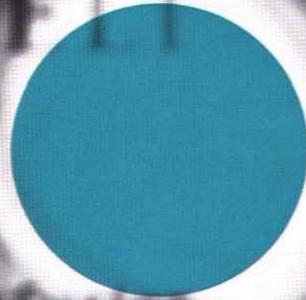
Neue Presse

Tages-Anzeiger

Süddeutsche Zeitung

MÜNCHNER NEUESTE NACHRICHTEN AUS POLITIK · KULTUR · WIRTSCHAFT · SPORT

Frankfurter Allgemeine



## ● Das ließ sich kein Konstrukteur träumen

Da der 12 M bestenfalls eine Spitze von 130 km/h schafft, und da ihm die Tank-, Kontroll- und Reparaturpausen nicht gutgeschrieben werden, mußten die 300 000 km praktisch mit Vollgas gefahren werden. Daß das möglich wäre, haben sich wohl nicht einmal die Konstrukteure des allerdings sehr robusten, gut gekühlten und drehfreudigen 4-V-Motors träumen lassen.

Obwohl der Alltagsfahrer seinem Gefährt derartige Monstreleistungen kaum abfordert, darf es ihn interessieren, welche Gegenleistungen ein moderner kleiner Tourenwagen dafür erwartet. Der Durchschnitts-Treibstoffverbrauch des Rekord-12 M lag bei 8,28 Liter auf 100 km. Ein Ölwechsel wurde nach jeweils 18 750 km vorgenommen, und nach je 3000 km wurde  $\frac{1}{4}$  Liter Öl nachgefüllt.

In keinem Fall verweigerte der 12 M unterwegs seinen Dienst, es gab – vom Unfall abgesehen – unterwegs keine Panne. Alle Arbeiten waren nur von der sichernden Art, wie sie ein um seinen Wagen besorgter Alltagsfahrer in seiner Werkstatt gleichfalls ausführen läßt. Diese beruhigenden Erkenntnisse, am Rande einer ungewöhnlichen Rekordfahrt gepflückt, sind am Ende mehr wert als der Rekord selbst.

**Frankfurter Allgemeine Zeitung – 23. 11. 1963**

## ● Unpräpariert vom Band genommen

Glück im Unglück und ein weiterer Test für das Serienfahrzeug, das unpräpariert vom Band genommen worden war und im praktischen Einsatz – nicht im Versuch – zeigt, daß das Fließband mit seinen modernen Arbeitsmethoden und einem Rekordausstoß dennoch Qualität garantiert.

**Motor-Informations-Dienst, Düsseldorf – 18. 11. 1963**

## ● Fast sensationell

300 000 km sind für einen sogenannten „Qualitätswagen“ eine recht anständige Lebensdauer. Daß ein preiswertes Familienauto diese Distanz praktisch ohne Defekt zurückgelegt hat, ist fast sensationell. Daß es aber nach einer soliden Gewaltleistung – wie sie diese Strecke mit einem Durchschnitt von fast 107 km/h bedeutet – noch mechanisch vollkommen gesund ist, zeigt in unmißverständlicher Weise, was man einem modernen und sorgfältig konstruierten und gebauten Familienwagen heute zumuten kann.

**Badisches Tageblatt, Baden-Baden – 23. 11. 1963**

## ● Einem Rennsieg ebenbürtig

Alles verlief planmäßig, bis am 29. Oktober der Fahrer Gramond in der 56 868. Runde des 5,014 km langen Kurses für Sekunden einnickte und der Wagen sich überschlug. Nach den Bestimmungen mußte der Fahrer das Fahrzeug allein zum Kontrollpunkt bringen, was ihm schiebend gelang. Da Motor und Antrieb den Sturz überstanden hatten, konnte nach elfstündiger Reparatur das Fahrzeug wieder auf die Runden geschickt werden, mit geradegebogener Radführung, einem neuen linken Scheinwerfer und einer neuen Windschutzscheibe. Dazu durfte nur an Bord mitgeführtes Werkzeug verwendet werden, dem zuliebe – das war die einzige Änderung vor der Fahrt – man die hintere Sitzbank herausgenommen hatte. Einäugig und verbeult brachte das Fahrzeug inzwischen die restlichen etwa 74 000 km hinter sich.

1022 Kurven täglich

1022

22 Kurven täglich



1022 Kurven täglich

1022 Kurven

**1022 Kurven täglich**

1022 Kurven täglich





Selbst wenn man berücksichtigt, daß diese Fahrt nicht unter normalen Alltagsbedingungen vonstatten ging, ist das erzielte Ergebnis imponierend. Es wird kaum jemand erwarten, daß sein Ford nun auch über 350.000 km mit dem ersten Motor absolviert, denn bei der Rekordfahrt blieben die Betriebstemperaturen fast stets im günstigsten Bereich, Kaltstarts mit zu Korrosion in den Zylindern führender Kondenswasserbildung und hohen Anforderungen an die Lagerschmierung fielen aus, ebenso Gang- und Tempowechsel mit der entsprechenden Belastung von Motor, Kupplung und Getriebe. Auch vermißt man ein Auswechseln der Bremsbeläge, dem sich der Normalfahrer häufiger unterziehen muß.

Zugegeben also, daß mancher Umstand das Gelingen des Unternehmens begünstigte, so ist es als technische Leistung einem Rennsieg auf Spezialwagen ebenbürtig, ja wir möchten sagen überlegen. Der Beweis der Vertrauenswürdigkeit eines modernen Serienebrauchtwarens wurde erbracht. So gesehen, war der Unfall fast ein zusätzliches Werbemoment.

**Coburger Tageblatt**

### **Eine Menge Weltrekorde gebrochen ●**

Die brave Familienkutsche aus Köln hat es im Rahmen dieser Aktion fertiggebracht, bisher eine ganze Menge Weltrekorde und Weltbestleistungen zu brechen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit dieses Automobils mit einem 1,2-l-Motor und 40 PS betrug 106,49 km/h. Das hat bisher noch kein serienmäßiges Personenauto fertiggebracht. Der letzte Sieger bei einem solchen Unternehmen war ein französisches Spezialfahrzeug. Aber noch drehen die sechs Fahrer, von denen keiner sportliche oder gar rennmäßige Erfahrungen hat, ihre Runden ab.

**Der Mittag, Düsseldorf – 9. 11. 1963**

## ● **Imponierende Leistung**

Die Leistung bleibt imponierend, selbst wenn man bedenkt, daß der normale Gebrauchs-Pkw durch den ständigen Kaltstart, das mühsame Fahren in Kolonnen und in der Stadt und oft auch durch mangelnde Wartung viel härteren Belastungen ausgesetzt ist. Der technische Direktor der Ford-Werke in Köln, Jules A. Gutzeit: „Wenn Sie wollen, können Sie die Leistung von Miramas mit jedem anderen 12 M aus der Serie wiederholen.“

**Abendzeitung München – 20. 11. 1963**

## ● **Benzinverbrauch: 24855 Liter**

Besonders interessant war es zu erfahren, was die 300 000-km-Strecke nun so alles verbraucht hat. Das sind einmal 24 855 Liter Benzin oder rund 8,5 Liter auf 100 km. Dies bei voller Auslastung und annähernd dauernd Höchstgeschwindigkeit. Das Öl, BP-Longlife, wurde im Durchschnitt nur alle 18 750 km gewechselt.

**Alb-Bote, Münsingen, Süd-West-Presse, Tübingen – 23. 11. 1963**

## ● **Entwertet jede negative Kritik**

Es war kein Weltwunder, das uns an den Ort lockte, der 65 Kilometer nordwestlich von Marseille ein Schattendasein führt. Ein Ford 12 M war der Anlaß zu diesem Journalisten-Völkertreffen. Um den Kölner zu sehen, braucht man natürlich nicht nach Südfrankreich zu fahren. Das kann man bequemer und billiger vor der Haustür haben. Miramas war jedoch der Schauplatz einer Weltbestleistung des Ford 12 M. Innerhalb von 117 Tagen legte er auf dem Rundkurs über 300 000 km zurück und stand erst nach 356 430 km wieder still, was der Entfernung zwischen der Erde und dem Mond entspricht. War das nicht Grund genug, um nach Miramas zu eilen? Über eine halbe Million ließen sich Ford France und die British Petrol Company dieses Experimente kosten. Einmal wollte man die Leistungskapazität des 1,2-Liter-Wagens beweisen, zum anderen sollte die Güte des BP-Visco-Static-Longlife-Öls dokumentiert werden.

Ford fuhr zum Mond, genauer gesagt, der 12 M blieb so lange im Betrieb, bis er die Distanz von 356 430 km zurückgelegt hatte, was der Entfernung zwischen der Erde und dem Satelliten entspricht. Das war kein lascher Ehrgeiz, das war der Reiz dieses Versuchs, der dem Kölner ein Zeugnis ausstellte, das alle negativen Kritiken entwertet.

Niemand soll sich jedoch der Täuschung hingeben, daß der Ford 12 M in jedem Falle eine Leistung von 300 000 km garantiert. In der rauhen Hand des Normalverbrauchers und im täglichen, recht unterschiedlichen Fahrbetrieb sind die Anforderungen wesentlich höher als bei einer gleichmäßigen Fahrt auf einer Strecke, die so gut wie keinen Schaltvorgang erforderlich macht. Praktisch wurde beim Versuch in Miramas der Prüfstand des Kölner Werkes auf eine glatte Straße übertragen: Die Betriebstemperatur des Motors unterlag keinen hohen Schwankungen, die Drehzahl blieb fast gleich, das Fahrwerk war nicht den Schlägen ausgesetzt, die ihm auf bundesdeutschen Wegen verpaßt werden, und im Getriebe wurde nicht fortwährend herumgerührt. Trotzdem: 300 000 km bestätigen die Qualität der Konstruktion, die Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des 1,2-Liter-Motors.

**Deutsche Automobil-Revue, Frankfurt – Nr. 24, 2. 11. 1963**

## Nur für den internen Dienstgebrauch

Nicht aus Sensationslust oder nur zum Spaß haben die Ford-Werke im vorigen Jahr den Dauertest mit einem serienmäßigen Taunus 12M unternommen, bei dem er innerhalb von knapp 5 Monaten die Entfernung Erde-Mond zurückgelegt hat. Damit sollte vielmehr ein Beweis für die Zuverlässigkeit, die Ausdauer und die Wirtschaftlichkeit dieses Automobils erbracht werden. Seit 1933 hat kein serienmäßiges Automobil eine vergleichbare Zerreißprobe bestanden. Aber auch damals blieben die Leistungen des Wagens weit hinter denen zurück, die der Taunus 12M jetzt mühelos geschafft hat. Er war nach 300 000 km noch so gut in Schuß, daß er eine „Zugabe“ von fast 60 000 km fuhr.

Die Fahrleistung dieses Wagens war so imponierend und der Verschleiß nach fast 360 000 km so gering, daß Ingenieure des technischen Büros der Ford-Werke AG Mühe hatten, die Verschleißwerte überhaupt zu messen.

Zugegeben: Im Alltagsbetrieb ist ein Automobil tatsächlich größerem Verschleiß ausgesetzt als auf dem Rundkurs von Miramas. Jedem Interessenten leuchtet aber ein: Ein Automobil, das sich in einem so harten Dauertest glänzend bewährt hat, ist auch für höhere Fahrleistungen im täglichen Fahrbetrieb gut.

Die Argumente aus dem Test von Miramas finden Sie auf den folgenden Seiten.

Vom 10. Juli bis zum 29. November 1963 fuhr ein serienmäßiger Taunus 12 M 356 430 km mit einem Motor —

Täglich wurden mit dem Wagen 1022 Kurven gefahren —

Die Durchschnittsgeschwindigkeit während des gesamten Tests betrug 106,48 km/h —

In der ersten Etappe über 300 000 km stellte das Fahrzeug 145 Weltrekorde auf —

Bei km 284 275 kam es durch Übermüdung des Fahrers zu einem Unfall. Der Wagen wurde beschädigt, der Fahrer blieb unverletzt —

## Das hat Ihr Kunde vom MIRAMAS-Test:

Zuverlässigkeit und Dauerhaftigkeit zeichnen dieses Fahrzeug aus. Robuster, sparsamer und vollgasfester Weltrekord-Motor mit extrem niedriger Kolbengeschwindigkeit. Weitgehende Wartungsfreiheit.

Er bewies dabei: souveräne Straßen- und Kurvenlage selbst bei hohen Geschwindigkeiten, Spurtreue durch Frontantrieb, die Hinterräder werden gezogen, sie schieben nicht. Auch bei extrem schlechten Fahrbahn- und Witterungsverhältnissen durch ausgewogene Federung, leichtgängige Kugelumlauf Lenkung, gute Gewichtsverteilung (über 60% des Gewichts liegen auf der Vorderachse) unempfindlich gegen Seitenwind.

Mit nur 8,28 Liter Benzinverbrauch auf 100 km bewies der Taunus 12 M bei diesem Dauertest seine Wirtschaftlichkeit. Normverbrauch: 7,5 Liter Normalbenzin auf 100 km (DIN) – lange Lebensdauer, nur alle 10000 km Ölwechsel – niedrig in Steuer und Versicherung.

Die Entfernung von 300000 km entspricht einer Fahrleistung von 15 Jahren (bei einer durchschnittlichen Jahresleistung von 20000 km).

Der für den Fahrer glückliche Ausgang des Unfalls ist nicht zuletzt auf die Sicherheitseinrichtungen im Taunus 12 M zurückzuführen: schwarzes 3-Speichen-Sicherheitslenkrad, gepolsterte Sonnenblenden, sichere Türen durch Doppelklauenschloß (beide Türen von außen abschließbar), ausgezeichnete Sicht nach allen Seiten, Haltevorrichtung für Sicherheitsgurte, geschützte Lage des Benzintanks, robuste Bauweise (Doppelwandkarosse).

## Der Kunde kann jetzt wählen:

Taunus 12 M	Grundpreis	Sonderausstg.* (+ DM 100,-)	Spezialausstg.** (+ DM 175,- bei Lim. oder DM 250,- bei Kombi)	Sonder- und Spezialausstg. (+ DM 275,-)	TS-Ausstg.*** (+ DM 520,-)
	DM	DM	DM	DM	DM
Lim. 2türlich 40 PS	5 480,-	5 580,-	5 655,-	5 755,-	
Lim. 2türlich 50 PS	5 600,-	5 700,-	5 775,-	5 875,-	
Lim. 2türlich 55 PS					6 000,-
Lim. 4türlich 40 PS	5 830,-	5 930,-	6 005,-	6 105,-	
Lim. 4türlich 50 PS	5 950,-	6 050,-	6 125,-	6 225,-	
Lim. 4türlich 55 PS					6 350,-
Coupé 55 PS	6 300,-				
Kombi 40 PS	5 880,-	5 980,-	6 130,-	6 230,-	
Kombi 50 PS	6 000,-	6 100,-	6 250,-	6 350,-	
Kastenwagen 40 PS	5 680,-	5 780,-			
Kastenwagen 50 PS	5 800,-	5 900,-			

\* Sonderausstattung: Zigarrenanzünder, Stoßstangenhörner mit Gummipuffern (vorn und hinten), Radzierringe, Rückfahrcheinwerfer.

\*\* Spezialausstattung: Veloursteppich, verchromte Ausstellfensterrahmen, Zierleisten auf den Tür- und Fond-Seitenverkleidungen, Zierleisten für Fensterrahmen und Mittelstreben, Make-up-Spiegel in rechter Sonnenblende, Instrumentenbrettverzierung, Spezialpolsterung.

\*\*\* TS-Ausstattung: 55 PS 1,5-l-V4-Motor, Einzelsitze vorn, TS-Schriftzug, Sonder- und Spezialausstattung.

Genaugenommen: 27 verschiedene Modelle des Taunus 12 M können Sie jetzt Ihren Kunden anbieten. Wo gibt es das noch in dieser Klasse?

## Der Taunus 12 M und seine Wettbewerber:

Motor	Taunus 12 M 40 PS	Taunus 12 M 50 PS	Taunus 12 M TS	Taunus 12 M Coupé	Opel Kadett	Opel Kadett Coupé	VW Export
Bohrung/Hub mm	80/58,86	90/58,86	90/58,86	90/58,86	72/61	72/61	77/64
Hubraum cm <sup>3</sup>	1183	1498	1498	1498	993	993	1192
Motorhöchstleistung PS/Upm	40/4500	50/4500	55/4500	55/4500	40/5000	48/5400	34/3600
Max. Drehmoment mkg/Upm	8,0/2400	10,5/2100	11,0/2300	11,0/2300	7,2/2200-3000	7,2/2800-3600	8,4/2000
Kühlsystem	Wasser	Wasser	Wasser	Wasser	Wasser	Wasser	Luft
Ölwannenfüllmenge ltr.	3,2	3,2	3,2	3,2	2,75	2,75	2,5
Tankinhalt ltr.	38	38	38	38	33	33	40
Gesamtbremsfläche cm <sup>2</sup>	650	650	650	650	480	480	620
Reifengröße	5,60 x 13	5,60 x 13	5,60 x 13	5,60 x 13	5,50 x 12	5,50 x 12	5,60 x 15
Radstand mm	2527	2527	2527	2527	2325	2325	2400
Spurweite vorn mm	1245	1245	1245	1245	1200	1200	1305
Spurweite hinten mm	1245	1245	1245	1245	1205	1205	1288
Wendekreis φ m	11,5	11,5	11,5	11,5	10,4	10,4	11,0
<b>Außenmaße</b>							
Länge mm	4248	4248	4322	4322	3923	3990	4070
Breite mm	1594	1594	1594	1594	1470	1470	1540
Höhe mm	1458	1458	1458	1424	1410	1397	1500
Bodenfreiheit mm	155	155	155	155	146	113	152
<b>Gewichte</b>							
Zul. Gesamtgewicht kg	1245	1245	1270	1245	1025	1005	1140
Leergewicht kg	845	845	870	860	670	685	760
Nutzlast kg	400	400	400	385	355	320	380
<b>Innenmaße</b>							
Max. Sitzbreite vorn mm	1337	1337	1337	1337	1257	1112	1237
Max. Sitzbreite hinten mm	1314	1314	1314	1314	1197	1195	1298
Schulterbreite vorn mm	1260	1260	1260	1260	1171	1175	1168
Schulterbreite hinten mm	1237	1237	1237	1237	1197	1040	1214
Kopfhöhe vorn mm	990	990	986	995	958	934	996
Kopfhöhe hinten mm	952	925	945	891	945	868	922

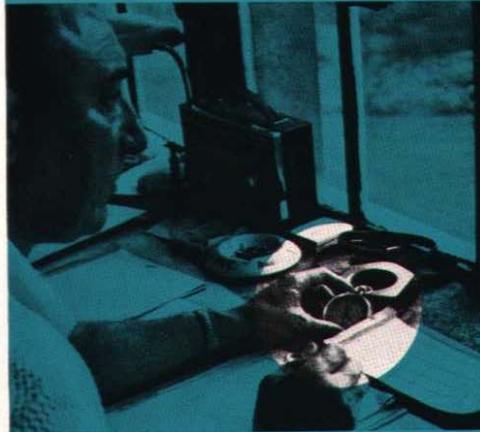
## Inspektion im Blitztempo ●

Bei glühender Mittelmeerhitze, unter Wolkenbrüchen und Mistralstürmen bis zu 150 km/h Geschwindigkeiten mußten die Fahrer ihre Runden im Höchsttempo drehen. Bei jedem Fahrerwechsel und Tankstellenaufenthalt hatten sechs Mechaniker im Blitztempo mit Bordmitteln (Vorschrift) Kerzenwechsel, Austausch von Unterbrecherkontakten, Reifenkontrolle, Ventil- und Kolbenringprüfung vorzunehmen. Alles, was auch sonst bei Inspektionen normalerweise anfallen kann.

**AZ für Mannheim und die Kurpfalz, Mannheim 1. 12. 1963**

## Serienmodell bis ins Detail ●

Der für die Rekordfahrt benutzte Taunus 12 M entspricht in allen wesentlichen Details dem Serienmodell. Lediglich die Sitze waren entfernt worden, um die Werkzeuge und Ersatzteile unterzubringen, die auf die lange Reise mitgenommen werden mußten.



Für den Fahrer wurde ein einzelner Schalensitz eingebaut. Da bei einer solchen Rekordfahrt alle Reparaturen und Wartungsarbeiten nur mit „Bordmitteln“ ausgeführt werden dürfen, wurde jedes der mitgenommenen Werkzeuge und Teile vorher von Sachverständigen der nationalen Sportkommission Frankreichs geprüft und markiert.

**Ahlener Volkszeitung, 8. 12. 1963**

## ● Erkenntnisse für die Zukunft

Die Automobiltechnik wird aus diesem Versuch wertvolle Erkenntnisse gewinnen. Ford und BP dürfen auf ihre „Longlife“-Leistung stolz sein. Auf die Verhältnisse des Automobil-„Normalverbrauchers“ läßt sich das Unternehmen „Mistral“ nur bedingt projizieren, denn er fährt einerseits nicht immer nur Vollgas bei Vollast, und er darf ohne die Faust der FIA im Nacken seinen Wagen auch pflegen. Andererseits aber fährt er auch keine 300 000 km an einem Stück herunter, ohne daß der Motor einmal kalt wird. Ihm werden Korrosion und mechanischer Verschleiß durch Kaltstart und Bummelfahrten in Autoschlangen etliche von den 300 000 km wegnehmen.

Die gebrochenen Weltrekorde hier aufzuzählen, würde zu weit führen. Sie beziehen sich auf die Fahrstrecken und die Durchschnittsgeschwindigkeiten. Bei der Strecke von 300 000 km stand der alte Geschwindigkeitsrekord auf 93 km/h, der „Mistral“-Wagen fuhr 106,49 km/h. 300 000 km war bisher die längste Distanz (auf einem Spezialfahrzeug), die in den Rekordlisten der FIA geführt wird.

Einbecker Morgenpost – 26. 11. 1963

## ● Verschleißprobe wie im Alltag

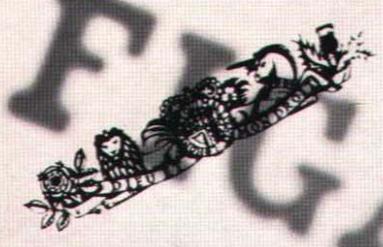
Die Länge der Strecke und die Zeitdauer garantieren Wetterverhältnisse, wie sie auch im normalen Straßenverkehr gegeben sind: Sonne und Hitze, Regen und Stürme, hier besonders der heftige Mistral, so daß eine Verschleißprobe wie im Normal-einsatz gegeben ist, weshalb auch Miramas und nicht etwa der dafür anormale Nürburgring gewählt wurde. Neben Maschinen- und Öltest fällt das „Nebenprodukt“, ein Menschentest an, der erkennen läßt, in welchem Maße Eintönigkeit auf den Fahrer wirkt und damit den Psychologen vielleicht Aufklärung gibt, warum z. B. auf der wenig abwechslungsreichen Autobahnstrecke Frankfurt–Mannheim die höchste Unfallrate ist. Obwohl die fünf Werksfahrer jeweils nur drei Stunden am Steuer sitzen und ihr Einsatz also nur alle 15 Stunden erfolgt, erwischte es einen bei Kilometer 284 275: morgens um 3 Uhr fielen ihm für Sekunden





LA STAMPA

LE FIGARO



THE TIMES

THE

Zürcher Zeitung

Die Presse  
Unabhängige Zeitung für Österreich

Berlingske Tidende

die Augen zu, drohte er einzuschlafen, und schon trug es ihn hinaus, überschlug er sich mit dem Wagen, kam wie durch ein Wunder mit ihm wieder auf die Bahn, allerdings demoliert und schwer beschädigt. In elfstündiger Arbeit konnte er mit Bordmitteln wieder repariert werden und zerbeult und wenig ansehnlich die Fahrt fortsetzen.

**8-Uhr-Blatt, Nürnberg – 23. 1. 1963**

## ● Verschleiß bemerkenswert gering

Der Rekordwagen von Miramas lief die 300 000 km mit ein und demselben Motor. Er führte, um dem Reglement zu entsprechen, alle erforderlichen Ersatzteile – abgesehen von Reifen etc. – mit. Auf diese erstaunliche Ausdauer ist nicht nur Ford stolz, sondern auch die BP, die den Wagen mit Longlife-Öl – alle 18 000 km ein Wechsel – schmierte und mit ihrem Benzin betankte.

**Automobil, Alfeld – 5. 12. 1963**

## ● Wartungsarmut kein Zukunftstraum

Die unter unbestechlicher Kontrolle durchgeführte Langstreckenfahrt stellt jedenfalls der Leistungsfähigkeit und Ausdauer eines modernen Serienwagens ein gutes Zeugnis aus. Dasselbe gilt für die langen Ölwechsel-Intervalle mit dem Visco-Static-Longlife von BP. Man mag darin einen Beweis erblicken, daß die heute schon vielfach angestrebte Wartungsarmut des Automobils kein Zukunftstraum, sondern eine handfeste Realität ist.

**Frankfurter Neue Presse – 23. 11. 1963**

## ● Für den Verbraucher interessant

Autos werden im Alltag anders beansprucht als auf einer solchen Dauer-Hochgeschwindigkeitsfahrt. Häufiger Kaltstart im Kurzstreckenverkehr, holprige Straßen und ungeschickte Fahrer setzen dem Auto auf ihre Weise zu. Dennoch ist das Unternehmen Mistral für den Verbraucher interessant. Nicht nur wegen der erwiesenen Standfestigkeit des Motors bei hoher Dauerbeanspruchung, sondern vor allem auch, weil die wartungsfreien Fahrwerkklager beanstandungsfrei durchhielten. Das wollte man doch immer schon gern mal wissen.

**mot, Stuttgart, Nr. 18 – 7. 12. 1963**

## ● Für den Kunden tut's die Hälfte auch

Als sich der ungewöhnliche 12 M den Vertretern der staunenden Öffentlichkeit vorstellte, hatte er bereits weitere 24 000 km hinter sich gebracht und befand sich geradewegs auf der Schlußetappe, der Strecke Erde-Mond. Diese Entfernung – freilich nur der Kilometerzahl wegen – haben sich die rührigen Veranstalter als wirksames Endziel gesteckt, eine Distanz, um die sich der „Normal-Verbraucher“ auch hienieden nicht reißt. Immerhin beruhigt es zu wissen, daß man könnte, wenn man wollte, auch wenn diese Mondfahrt nur unter denkbar günstigen Betriebsbedingungen für den Motor erzielt werden kann. Zufrieden wird der Konsument von fließbandgefertigten Großserien-Autos die Ergebnisse von Miramas zur Kenntnis nehmen. Für sich wird er anmerken: „Die Hälfte tut es auch!“

**Hildesheimer Allgemeine Zeitung – 24. 11. 1963**



Aus dem

# Bord-Tagebuch

von Miramas

Zurückgelegte Strecke in Kilometer	Rundenzahl	Ausgeführte Arbeiten
15 348	3 060	Erster Ölwechsel (BP Visco-Static Longlife-Öl wurde während der gesamten Rekordfahrt benutzt), neue Zündkerzen eingebaut (ausschließlich wurden Ford-Autolite-Zündkerzen verwendet).
30 932	6 160	2. Ölwechsel. Zündkerzen und Unterbrecherkontakte ausgetauscht.
47 106	9 393	3. Ölwechsel.
52 011	10 371	Ventile von Kohlelebensmittel befreit und eingeschliffen, Zündkerzen erneuert.
65 090	12 979	4. Ölwechsel.
79 646	15 082	5. Ölwechsel. Neue Zündkerzen und Unterbrecherkontakte.
94 775	18 899	6. Ölwechsel. Ventile von Kohle befreit und eingeschliffen, neue Zündkerzen und Unterbrecherkontakte.
100 866	20 113	Synchronisierungsring zwischen den Zahnrädern des 1. und 2. Ganges ausgebaut, nachdem die Lagerbuchse für den 1. Gang gefressen hatte.
111 871	22 308	7. Ölwechsel. Zündkerzen und Unterbrecherkontakte erneuert.
127 525	25 429	8. Ölwechsel. Zündkerzen erneuert.
142 791	28 474	9. Ölwechsel. Ventile von Ölkohle gesäubert und eingeschliffen. Neue Zündkerzen und Unterbrecherkontakte.
159 064	31 718	10. Ölwechsel. Neue Zündkerzen.
177 721	35 439	11. Ölwechsel. Ventile von Ölkohle befreit und eingeschliffen. Zündkerzen und Unterbrecherkontakte erneuert.
187 910	37 470	Lichtmaschine wegen abgenutzter Schleifkontakte ausgetauscht.



	Zurückgelegte Strecke in Kilometer	Rundenzahl	Ausgeführte Arbeiten
	198 257	39 534	12. Ölwechsel. Neue Zündkerzen eingebaut.
	208 558	41 588	Lager am rechten Hinterrad ausgewechselt.
	218 184	43 508	13. Ölwechsel. Ventile von Ölkohle befreit und eingeschliffen. Ölpumpe ausgetauscht.
	240 408	47 939	14. Ölwechsel. Neue Zündkerzen und Unterbrecherkontakte.
	258 534	51 554	15. Ölwechsel. Ventile von Kohle gesäubert und eingeschliffen. Rückwärtige Stoßdämpfer als Sicherheitsmaßnahme erneuert. Öldichtung am rückwärtigen Kurbelwellenlager erneuert. Gelenk an der linken Triebachse ausgewechselt.
	261 743	52 194	Neue Kolbenringe aufgezogen, Nockenwellenantrieb und Lager- schalen für Pleuel und Kurbelwelle ausgetauscht. Neue Unter- brecherkontakte.
	280 150	55 984	16. Ölwechsel.
	284 275	56 687	Wagen verunglückt in der Nacht zum 29. Oktober. Karosserie schwer beschädigt – wird mit an Bord mitgeführtem Werkzeug wieder notdürftig gerichtet. Vordere Radführung mit Hilfe von Schweißgerät geradegebogen. Linker Hauptscheinwerfer ersetzt, neue Windschutzscheibe, Vorderräder gerichtet, Spur und Sturz neu eingestellt. Wagendach ausgebeult. Teile und Werkzeug wieder im Wagen verstaut. Totale Arbeitszeit: 11 Stunden. Alle Arbeiten wurden in Gegen- wart der FIA-Kontrolleure durchgeführt.
	300 000	59 823	Ende der 300 000-km-Fahrt. Wagen fährt weiter. Nächstes Ziel ist eine Totaldistanz von 356 430 km, die der Entfernung von der Erde zum Mond entspricht.  15. November 1963

## **Das zeichnet alle Taunus-12-M-Modelle aus:**

Ein geräumiges, bequemes Auto für 5 Personen; innen kein störender Kardantunnel, keine störenden Radkästen – darum so viel Platz!

Weil der Wagen Frontantrieb hat, braucht er hinten kein Differential. Der große Kofferraum ist ein Ergebnis dieser vernünftigen Bauweise.

Ein anderes Ergebnis: die souveräne Straßen- und Kurvenlage! Die Hinterräder werden gezogen, nicht geschoben. Im Taunus 12 M hat man wunderbar freie Sicht nach allen Seiten – Sicherheit und Vergnügen zugleich.

Ein eminent wirtschaftlicher Wagen: 7,5 Liter Normalbenzin auf 100 km (DIN) – lange Lebensdauer – nur alle 10000 km Ölwechsel – niedrig in Steuer und Versicherung.

Front-Antrieb: mit leise laufender Hypoidverzahnung, Einscheiben-Trockenkupplung, Viergang-Vollsynchrongetriebe.

Lenkung: leichtgängige Kugelumlauf Lenkung, Wendekreis 11,5 m, Bereifung 5,60–13 schlauchlos.

Bremsen: hydraulische Bremsen, 650 cm<sup>2</sup> Bremsfläche, vorn Duplex.

Federung: vorn Querblattfeder mit doppeltwirkenden Stoßdämpfern, hinten Längsblattfedern mit doppeltwirkenden Stoßdämpfern.

Elektrische Anlage: Batterie 6 Volt, Kapazität 77 Ah, Lichtmaschine 200 Watt, asymmetrisches Abblendlicht.

**Der Taunus 12 M hat den erprobten V-4-Weltrekord-Motor – robust, langlebig und vollgasfest.**

## Das Taunus-12-M-Programm:

<b>Taunus 12 M, 2türlich</b>	mit 1,2-l-Motor 40 PS bei 4500 U/min, Spitze 125 km/h, Verbrauch nur 7,5 Liter auf 100 km nach DIN, fünf Sitze, Sonderausstattung oder Spezialausstattung auf Wunsch Preis a. W. DM 5480,-
	wahlweise mit 1,5-l-Motor, 50 PS Preis a. W. DM 5600,-
<b>Taunus 12 M, 4türlich</b>	mit 1,2-l-Motor 40 PS bei 4500 U/min, Spitze 125 km/h, Verbrauch nur 7,5 Liter auf 100 km nach DIN, fünf Sitze, Sonderausstattung oder Spezialausstattung auf Wunsch Preis a. W. DM 5830,-
	wahlweise mit 1,5-l-Motor, 50 PS Preis a. W. DM 5950,-
<b>Taunus 12 M TS</b>	1,5-l-Motor 55 PS bei 4500 U/min, Spitze 135 km/h, Beschleunigung 0-100 in 17,8 sec, Verbrauch 8,5 Liter auf 100 km nach DIN, sportliche Einzelsitze vorn, Spezialpolsterung, Veloursteppich 2türlich Preis a. W. DM 6000,-
	4türlich Preis a. W. DM 6350,-



**Taurus 12M Coupé, 2türig** mit 1,5-l-Motor 55 PS bei 4500 U/min, Spitze 135 km/h, Beschleunigung 0–100 in 17,5 sec, Verbrauch 8,5 Liter auf 100 km nach DIN, sportliche Einzelsitze vorn, Veloursteppich  
Preis a. W. DM 6300,-

**Taurus 12M Combi** 1,2-l-Motor 40 PS bei 4500 U/min, Spitze 120 km/h, Verbrauch 8,5 Liter auf 100 km nach DIN, Ladefläche bis zu 2,1 m<sup>2</sup> für 400 kg Nutzlast, Sonderausstattung auf Wunsch  
Preis a. W. DM 5880,-  
wahlweise mit 1,5-l-Motor, 50 PS  
Preis a. W. DM 6000,-

**Taurus 12M Kasten** 1,2-l-Motor 40 PS bei 4500 U/min, Spitze 120 km/h, Verbrauch 8,5 Liter auf 100 km nach DIN, Ladefläche bis zu 2,1 m<sup>2</sup> für 435 kg Nutzlast, Sonderausstattung auf Wunsch  
Preis a. W. DM 5680,-  
wahlweise mit 1,5-l-Motor, 50 PS  
Preis a. W. DM 5800,-



