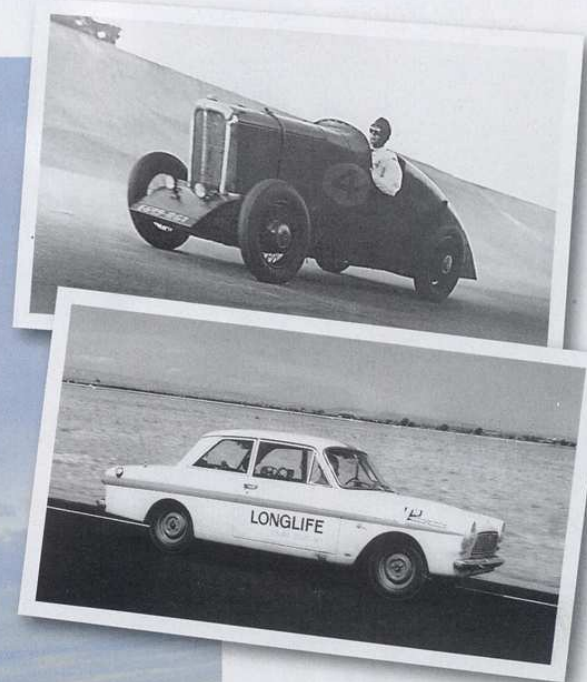


Der Unkaputtbare



30 Jahre lagen zwischen den Rekordfahrten von Citroën in Montlhéry bei Paris (ganz oben) und Ford in Miramas im Rhône-Delta

Nach einer aufreibenden Rekordjagd wie die des tapferen kleinen Taunus ist die klassische Heldenpose mehr als angemessen

Ein Ford Taunus 12 M trat 1963 an, den seit 30 Jahren von Citroën gehaltenen 300.000-Kilometer-Rekord zu brechen. Er lief und lief und lief – und nicht mal ein dreifacher Salto konnte ihn stoppen

Es geschah bei Kilometer 284.275, mitten im Dunkel der Nacht. Michel Gramond und seine Handvoll Mitstreiter hatten sich in den vergangenen Monaten immer wieder abgelöst. Vor etwa einer Stun-

de, um zwei Uhr früh, hat er das Steuer übernommen. Jetzt fielen ihm einfach die Augen zu. Hintern Lenkrad eines Autos beileibe nicht der beste Ort dafür – zumal nicht, wenn das Auto fährt. Gramond fuhr

gerade, und zwar auf der Rennstrecke von Miramas. Und er war nicht gerade langsam unterwegs, als er einschlief...

Nach drei Rollen in der Luft kam der Wagen auf den Rädern zum Stehen, mit-

ten auf der Piste. Gramond kletterte aus dem Haufen verbogenen Metalls und begann, ihn zum Kontrollpunkt zu bugsieren. „Merde“, dachte er sich, „jetzt ist alles aus. So kurz vorm Ziel.“ Doch da sollte sich der Unglücksrabe gewaltig täuschen!

Begonnen hatte die Rekordhatz 16 Wochen zuvor. Am 10. Juli 1963, um zwölf Uhr mittags, war der tapfere Taunus gestartet, um den seit 30 Jahren bestehenden Langstrecken-Weltrekord zu brechen, den weiland Citroëns „Petite Rosalie“ eingefahren hatte: 300.000 Kilometer hatten

die Franzosen in 133 Tagen abgespult, bei einem Schnitt von 93,469 km/h. 181 internationale Rekorde sowie 106 Weltrekorde waren bei dieser Fahrt im Autodrom von Montlhéry bei Paris gepurzelt.

Nun waren es Ford Deutschland und BP France, die einen neuen Anlauf wagten. Der Codename des Unternehmens lautete passenderweise „Mistral 300.000“, nach dem an der französischen Mittelmeerküste vorherrschenden Wind. Ford stellte das Auto, das wahllos bei einem Händler in Frankreich herausgegriffen worden war.

Die British Petrol Company, die ihr Öl „BP Longlife“ bekannt machen wollte, stellte das Benzin und natürlich das neue Motoröl. Der Wagen war im Übrigen mit dem serienmäßigen, 40 PS leistenden 1,2-Liter-V4 ausgerüstet. Kurz vorm Start wurden – wegen der schnittigeren Optik – noch rote Streifen auf die Sicken der pastellweißen Flanken sowie aufs Dach lackiert.

Da Inspektionen und Reparaturen laut Reglement des Automobil-Weltverbands FIA nur mit Bordmitteln erfolgen durften, war der kleine Ford mit 200 Kilo Verschleiß- und Ersatzteilen vollgeladen worden. Sogar an ein Schweißgerät hatte man gedacht – was sich später noch als nützlich erweisen sollte. Dafür waren Sitze und Teppiche entfernt worden, für den Fahrer gab es einen eigens eingebauten Schalen-sitz. Zum schnelleren Reifen- und Bremsbelagwechsel hatte das Team natürlich auch auf Radkappen verzichtet – ebenso wie auf den Auspuffendtopf. Das Rohr mündete kurz hinter der Fahrertür vorm linken Hinterrad ins Freie.

Die verlassene Bahn von Miramas, ein zwischen Marseille und Avignon gele-



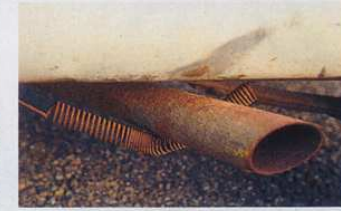
Und er bewegt sich doch: Auch fast 50 Jahre nach seiner „Mond-Fahrt“ ist der Rekordwagen noch immer nicht kaputtzukriegen



Im Inneren hatte man seinerzeit bis auf den Fahrersitz alles entfernt – um Platz für über 200 Kilo Werkzeug und Teile zu schaffen

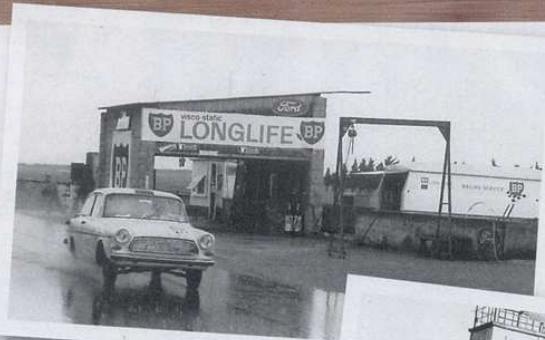


„Mino“ war der Kosenamen von Dominique Pelletier, Tochter des Technikdirektors von BP. Der Schriftzug kam nachträglich drauf



Auch auf den Endschalldämpfer verzichteten die Mannen von Ford – und entließen die Auspuffgase vorm linken Hinterrad ins Freie

genes, fünf Kilometer langes Oval, musste für die Rekordfahrt allerdings erst wieder rund erneuert werden. Die Strecke war schon vom Zweiten Weltkrieg dem Zerfall anheimgefallen, Unkraut wucherte auf dem Kurs. Ein neuer Asphaltbelag war fällig, Kontrollturm und Boxen wurden renoviert, Zelte für die Team-Bewirtung sowie für die Pressevertreter aufgebaut. Die Tribünen blieben in einem erbärmlichen Zustand – da als einzige Zuschauer mit ausreichend Geduld nur die Schafe aus der Nachbarschaft zu erwarten waren.



Mino fuhr – ob bei 40 Grad im Schatten oder bei Gewitterregen

Ein Streckenposten mit den Brüdern Gaudineau, Atlani, Sala und Pechvogel Gramond (v. l.)



gestellte an dem Rekord beteiligen.“ Außer ihm, den sieben Fahrern (einer von ihnen als Reservepilot) und den sechs Mechanikern waren noch drei Zeitnehmer und drei technische Kommissare sowie zwei BP-Ingenieure vor Ort.

Anfangs lief alles nach Plan. Der Taunus rannte prächtig, pro Runde im Schnitt so

um die 110 km/h. Die Fahrer wechselten sich planmäßig alle drei Stunden ab. Der südfranzösische Sommer bot heiße Sonnentage bis zu 40 Grad Celsius sowie laue Nächte, ab und zu aufkommende Schwaden von Morgennebel wurden vom Mistral zuverlässig auseinandergeblasen. Bei den kurzen, aber heftigen Gewittern standen regelmäßig die Kurven unter Wasser, und die Elektrik der Hebebühne spielte dann nicht mit... Ein Tankstopp dauerte gewöhnlich 30 Sekunden, der Verbrauch pendelte sich bei knapp 8,3 Liter pro 100 Kilometer ein. Im Durchschnitt wurde etwa alle

19.000 Kilometer das Longlife-Öl gegen neuen BP-Schmierstoff ausgetauscht. Im Depot hielt man Sprit, Öl und Reifen in ausreichender Menge bereit. Letztere wurden übrigens alle vier (vorne) beziehungsweise sieben Tage (hinten) gewechselt.

Zunächst gab es keine besonderen Vorkommnisse. Lediglich die provenzalischen Mücken machten den Beteiligten zu schaffen – und das nicht nur nachts, wenn Fahrer und Mechaniker sowie deren Angehörige in ihren Wohnwagen neben der Rennstrecke schliefen: Myriaden von ihnen bedeckten die Windschutzscheibe und verstopften die Kühlerwabben. Bei jedem Boxenaufenthalt mussten die Überreste der Insekten per Wasserstrahl aus einem Gartenschlauch entfernt werden.

Die Fauna in der südfranzösischen Steinsteppe von Crau erwies sich in der Umgebung der Rennstrecke als ziemlich reichhaltig. So war die Liste mit Minos „Jagdbeute“ beeindruckend: Knapp 20 überfahrene Feldhasen, zwei Fasane, fünf Nattern, eine Aspispiper und massenhaft Igel. Und die Beteiligten freuten sich über einen umfangreichen Speiseplan. Mechaniker Guy Voland erinnert sich: „Wir

haben Fasan, Hase und Unmengen von Pilzen gegessen, die mein Sohn in der Nähe der Schafställe sammelte. Nach knapp zwei Stunden kam er mit einem Zehn-Liter-Eimer zurück, voll mit Feldchampignons! Nicht ganz so lustig war, dass ich öfters große Nattern bei den Mülltonnen gesehen habe...“

Die Tiere, die vor allem nachts auf der Piste herumschlichen, stellten ein nicht unerhebliches Risiko für Mensch und Maschine dar. Igelstacheln oder Knochen splitter sind schließlich schon manchem Reifen zum Verhängnis geworden. Der Rekord-Ford hatte daher eine am linken hinteren Kotflügel angebrachte Zusatzleuchte, die bei jedem Zwischenfall auf offener Strecke eingeschaltet wurde, um die Boxencrew zu informieren. Auch über das überfahrene Getier, das vom Asphalt gekratzt werden musste...

Das Auto selbst bedurfte auch ein



Nach den drei spektakulären Luftrollen gab es bei Mino eine ganze Menge zu richten



Einmal Ölwechsel bitte: Außer den üblichen Routineverrichtungen lagen beim Rekord-P4 kaum Arbeiten an – bis zum 29. Oktober...

wenig Aufmerksamkeit: Mal musste die Lagerbuchse für den ersten Gang getauscht werden, woraufhin Mino für den Rest der Tour nur noch mit drei Gängen unterwegs war – was aber bei der ständigen Fahrerei im Vierten kein Problem war. Die Lima wurde gewechselt, ein Hinterradlager und die Ölpumpe wurden getauscht sowie das Antriebswellengelenk links, aus Sicherheitsgründen auch die hinteren Stoßdämpfer. Ein unerklärliches Phänomen trat nach ein paar Monaten Fahrt auf: Der 12 M lief immer schlechter, auch nach mehreren Boxenstopps konnten die Mechaniker nichts finden. Zündung und Vergaser wurden überprüft, dann die Entdeckung: In der Schwimmerkammer schwappte ein Benzin-Wasser-Gemisch – im herbstlichen Dauerregen war das nasse Element in den neben der Strecke geparkten Tankwagen geraten, aus dem Mino den Spirit bezog (auf der gesamten Fahrt fast 25.000 Liter). Der Hut eines Streckenpostens musste dran glauben, damit die Boxencrew einen Filter aus Filz improvisieren konnte.

Dem V4 fehlten am Ende drei seiner 40 PS, stellte Ford bei der Inspektion fest. Ob heute der Originalmotor eingebaut ist, ist unklar



Die zusätzlich angebrachte Leuchte sollte die Boxenmannschaft informieren, wenn mal wieder ein Igel von der Bahn zu kratzen war



BP France in Gennevilliers bei Paris stellte Sprit und Personal. Auch Autolite, Kleber und Ferodo unterstützten die Rekordfahrt



Nach über einer Viertelmillion Kilometer gab's die große Inspektion mit neuen Ringen und Lagerschalen. Dann, am frühen Morgen des 29. Oktober, gegen drei Uhr, passierte in der 56.687ten Runde das Missgeschick: Normalerweise lag der Rundenrhythmus zwischen 2:40 und 3:10 Minuten. Doch Mino war noch nicht vorbeigefahren und ließ auf sich warten, die BP-Leute wurden langsam unruhig. Was war geschehen? Die Mechaniker liefen dem Wagen auf der Strecke entgegen. Plötzlich erschien vor ihnen ein Blechklumpen auf Rädern, der von seinem Fahrer geschoben wurde. Michel Gramond selbst war unverletzt. Er kam zur Beobachtung ins Krankenhaus und erzählte: „Ich bin auf der Geraden vor den Tribünen eingeschlafen und von einem Schlag aufgewacht. Ich versuchte mit aller Kraft zu vermeiden, von der Piste abzukommen. Nach mehreren Überschlägen fand ich mich, auf den Rädern stehend, mitten auf der Strecke wieder. Ich konnte das Auto durch die kaputte Scheibe auf der Beifahrerseite verlassen. Dann nahm ich all meine Kraft zusammen und fing an zu schieben...“

Direktor Pelletier sah das Auto und bemerkte später: „Selbst ein Schrotthändler hätte keine 250 Francs bezahlt. Schon gar nicht mit dem Kilometerstand.“ Was tun? Aufgeben? Der Wagen rollte noch. Noch war nicht alles verloren, bis zur 300.000er Marke fehlten nur noch 15.000 Kilometer. Wäre doch gelacht... Auf die Mechaniker wartete in dieser Nacht viel Arbeit. Guy Volands Ehefrau dazu: „Guy verschwand wie ein Blitz, und ich habe ihn anderthalb Tage nicht mehr gesehen!“

Fast einen halben Tag dauerte der Eingriff – mehr ein Improvisieren als Reparieren, denn die Crew durfte sich ja nur mit Bordmitteln behelfen. Blechteile mussten abgeschnitten werden, die vorderen Querlenker wurden mit dem Schweißbrenner gerichtet, die Bretter der hölzernen Werkzeugkästen kamen an die Stelle der Seitenfenster rechts. Das Dach wurde ausgebeult, die neue Frontscheibe mit Klebeband und Schlauchstücken befestigt, die Motorhaube mit Gurten strammgezogen. Nur gut, dass die Jungs vor Beginn der Rekordfahrt beim Einpacken der Teile an alle Eventualitäten gedacht haben, denn die Funktionäre des französischen Motorsportbundes FFSA überwachten penibel das Einhalten der Regeln. Weitere lebenswichtige Komponenten waren zum Glück unversehrt geblieben, so auch der Kühler.

Tatsächlich schaffte es Mino eine Woche später, die 300.000-Kilometer-Marke zu überschreiten. In 117 Fahrtagen hatte der lädierte Wagen 108 Weltrekorde aufgestellt – mit einem Schnitt von gut 106,5 km/h! Und der Taunus lief immer noch. Die Entfernung von der Erde zum Mond in

Minos Rekordfahrt in Stichpunkten:



High noon: Am Mittag des 10. Juli 1963 startet der Taunus 12 M in Miramas zu seiner abenteuerlichen Rekordfahrt

10. Juli 1963: Start um 12 Uhr mittags. Die Fahrer Fernand Altani, Etienne Chaillou, Claude und Michel Gaudineau, Michel Gramond, Georges Pailler und Jacques Sala wechseln sich alle drei Stunden hintereinander ab. Die Mechaniker waren Guy Delamaire, Denis Gasnot, Claude Lefevre, Lucien Secaqueville, Guy Voland und Gaston Hordelalay, wobei letzterer lediglich für den sommerlichen Taxidienst zum Strand für die Kinder des BP-Teams zuständig war.

- 15.348 km:** Öl- und Zündkerzenwechsel
- 30.932 km:** Öl- und Zündkerzenwechsel, Unterbrecherkontakt-Austausch
- 47.106 km:** Ölwechsel
- 52.011 km:** Ventile von Kohleinsatz befreit und eingeschliffen, Zündkerzenwechsel
- 65.090 km:** Ölwechsel
- 79.646 km:** Öl- und Zündkerzenwechsel, Unterbrecherkontakt-Austausch
- 94.775 km:** Ölwechsel, Ventile von Kohleinsatz befreit und eingeschliffen, Zündkerzenwechsel, Unterbrecherkontakt-Austausch
- 100.866 km:** Lagerbuchse für den 1. Gang ausgetauscht, dazu Ausbau des Synchronrings zwischen 1. und 2. Gang nötig, danach ist Mino nur noch mit drei Gängen unterwegs
- 111.871 km:** Öl- und Zündkerzenwechsel, Unterbrecherkontakt-Austausch
- 127.525 km:** Öl- und Zündkerzenwechsel
- 142.791 km:** Ölwechsel, Ventile von Kohleinsatz befreit und eingeschliffen, Zündkerzenwechsel, Unterbrecherkontakt-Austausch
- 159.064 km:** Öl- und Zündkerzenwechsel
- 177.721 km:** Ölwechsel, Ventile von Kohleinsatz befreit und eingeschliffen, Zündkerzenwechsel, Unterbrecherkontakt-Austausch
- 187.910 km:** Austausch der Lichtmaschine wegen abgenutzter Schleifkontakte
- 198.257 km:** Öl- und Zündkerzenwechsel
- 25. September 1963:** Überschreiten der 200.000-km-Marke



Ende September sind 200.000 Kilometer erreicht – Grund genug, die Trikolore aus dem offenen Seitenfenster zu schwenken

- 208.558 km:** Hinterradlager rechts gewechselt
- 218.184 km:** Ölwechsel, Ventile von Kohleinsatz befreit und eingeschliffen, Ölpumpe getauscht
- 240.408 km:** Öl- und Zündkerzenwechsel, Unterbrecherkontakt-Austausch
- 258.534 km:** Ölwechsel, Ventile von Kohleinsatz befreit und eingeschliffen, Zündkerzenwechsel, Unterbrecherkontakt-Austausch, dazu Wechsel der Öldichtung am hinteren Kurbelwellenlager, ein Antriebswellengelenk sowie die hinteren Stoßdämpfer werden ebenfalls getauscht
- 261.743 km:** neue Kolbenringe, Nockenwellenantrieb sowie Lagerschalen für Pleuel und Kurbelwelle getauscht
- 280.150 km:** Ölwechsel
- 29. Oktober 1963, 2 Uhr:** Wagen verunglückt nach 284.275 km, Karosserie schwer beschädigt, Reparaturzeit über elf Stunden
- 4. November 1963, 21:18 Uhr:** nach 117 Tagen wird die 300.000-km-Marke überschritten, das ist siebeneinhalbmal um die Erde (59.823 Runden mit einem Schnitt von 106,490 km/h)



Am 4. November beendet Claude Gaudineau die 59.823te Runde – der 12 M hat 300.000 Kilometer mit 106,49 km/h zurückgelegt

14. November 1963: „Mitternachtsübererschung“ für 250 Journalisten in Miramas – Mino macht einen Abstecher durchs Pressezelt und kehrt anschließend auf die Strecke zurück



Läuft und läuft und läuft: Mino kommt am 14. November nur kurz ins Pressezelt und muss dann ganz schnell wieder weg

28. November 1963: die (damals angenommene) Entfernung Erde-Mond von 356.430 km ist zurückgelegt

29. November 1963, 12 Uhr: Ende nach 358.273,8 km in 142 Tagen (71.443 Runden mit einem Schnitt von 105,15 km/h), 145 Weltrekorde und internationale Bestleistungen wurden aufgestellt



Kilometern zu absolvieren war das nächste werbeträchtige Ziel, schließlich hatte US-Präsident John F. Kennedy die Landung auf dem Erdtrabanten vollmundig bis zum Ende des Jahrzehnts angekündigt...

Am 14. November veranstalteten die Oberen von Ford und BP in Miramas eine Pressekonferenz, währenddessen jagten die Fahrer Mino unablässig weiter um den Kurs, Runde um Runde. Vor 250 Journalis-



Die linke Lampe hatte schon bei Gramonds Unfall gelitten, nach dem Zwischenfall mit dem Hund musste erneut gebastelt werden

ten machte der Wagen daher nur einen kurzen Abstecher ins Pressezelt, fuhr von rechts aufs Podest und verließ es kurz darauf wieder zur linken Seite, um seine Fahrt fortzusetzen. Nachdem die offizielle Langstreckendistanz von 300.000 Kilometern erreicht worden war, endeten jetzt auch



Endlich Feierabend: Annähernd 360.000 Kilometer hielt sich der Rekord-Ford wacker – und er hätte sicher noch mehr geschafft

Ein Stück Kotflügel musste Mino noch operativ entfernt werden, nachdem ein unvorsichtiger Vierbeiner über die Piste gelaufen war

Das Autodrom von Miramas

Für Minos Rekordfahrt musste das Areal der alten Miramas-Rennstrecke in der Provence extra saniert werden: Im Juni 1963 waren Arbeiter noch damit beschäftigt, einen neuen Asphaltbelag auf dem 5,014 Kilometer langen Kurs (Bildmitte) aufzutragen, ein Kontrollturm für die Kommissare der Fédération Française de Sports Automobiles wurde eingerichtet, die Boxenanlagen renoviert, eine Hebebühne installiert. Zelte dienten als Kantine sowie als Anlaufstelle für die Presse. Einzige die Tribünen blieben unberührt. Das Unternehmen kostete



Ford und BP damals über eine halbe Million Francs. Seit einem Vierteljahrhundert nutzt BMW das Autodrom von Miramas als Versuchsstrecke.

die exakten Kilometer-Angaben der FFSA-Kommissare für die Wartungsarbeiten. Der kleine Frontriebler aber brachte wie gehabt die nächsten zigtausend Kilometer brav hinter sich, auch wenn ihm eines Nachts noch ein unvorsichtiger großer Wachhund vor die Räder lief. So fiel ein weiteres Stück Karosserie der Blechschere zum Opfer und der Wagen lief problemlos weiter, bis er die 356.430-Kilometer-Marke am 28. November 1963 erreichte.

Am darauffolgenden Tag brachen Ford und BP das Unternehmen Mistral endgültig ab. In der Nacht vom 26. zum 27. hätte ein übermächtiger Pilot noch fast einen Streckenposten über den Haufen gefahren. Die Verantwortlichen wollten das Unternehmen nun doch lieber beenden, bevor noch jemand ernsthaft zu Schaden kam. Die gesteckten Ziele waren schließlich erreicht, ja sogar weit übertroffen worden: Es gab 145 neue Rekorde zu feiern, Mino hatte 71.443 Runden, insgesamt 358.273,8 Kilometer, zurückgelegt. Außerdem wollten alle Beteiligten nach viereinhalb Monaten einfach nur noch nach Hause: „Wir

begleitet worden – der Wagen war schließlich nicht zugelassen und hatte keine Papiere. Mitarbeiter der Ford-Entwicklungsabteilung zerlegten anschließend den Motor des Rekordwagens, wobei an Kolben, Zylindern und Nockenwelle kaum Abnutzungserscheinungen nachzuweisen waren – das Auto hätte sicher noch eine ganze Weile durchgehalten.

Lange Zeit stand im Eingang der Motorenentwicklung in Merkenich ein Triebwerk auf einem Sockel, an dem ein Schild darauf hinwies, das der Motor aus dem Rekord-Ford nach erfolgter Überholung noch gut 15.000 Kilometer zurückgelegt hatte. Als er 1995 verschrottet werden sollte, erbarmte sich ein Ford-Mitarbeiter aus Frechen des alten V4, der zudem typische Spuren von Plombierungsbohrungen trägt. Die Frage also, ob Mino wieder den Original-Rekordmotor eingepflanzt bekam oder ein anderes Aggregat, ist bis heute offen.

Wie auch immer: Im Anschluss an die Köln-Visite begann Minos Tournee durch die Ford-Autohäuser, bevor der Wagen im Depot des Le-Mans-Museums landete und dort langsam einstaubte – bis ihn sein heutiger Besitzer entdeckte (siehe Kasten rechts). Er machte Mino wieder flott, wobei der Ford-Fan lediglich die Bremsen reparieren musste. Der Kühler lässt zwar zuweilen ein paar Tropfen Wasser – solange sich dessen Inkontinenz nicht verschlimmert, soll der Wagen aber im jetzigen Zustand bleiben. Langstrecke muss der wackere Rekordwagen ja nicht mehr fahren.

Das wäre mit den alten, einst von Kléber gestellten Originalreifen, auch nicht unbedingt empfehlenswert...

Text: Michael Hundt

Fotos: Andreas Beyer, Frank Rousset, Archiv
m.hundt@oldtimer-markt.de

Wir danken Hildo Grabmann, P4-Typenreferent der
All Ford Freunde, für die Unterstützung

Zum Vergleich haben wir einfach mal einen
12 M in sehr schönem Zustand neben Mino
mit ihren leichten Gebrauchsspuren gestellt



Der Besitzer

2007 ersteigerte der französische Ford-Fan Frank Rousset den Rekord-Ford aus dem Fundus des Le-Mans-Museums. Seitdem ist der 12 M sein und Frank begeistert zusammen mit seinem Freund Sylvain die Besucher von Oldtimertreffen, auf denen sie unter Beweis stellen, dass Mino immer noch fahrtüchtig ist. Auch bei uns konnten Veterama-Besucher den Wagen, der seine Kampfspuren mit Stolz trägt, schon bewundern. Einige der Anekdoten, die ihm der Mechaniker Guy Voland erzählt hat, gab Frank uns hier zum Besten. Der 45-jährige hat es sich zur Aufgabe gemacht, in Frankreich unbekanntes deutsche Ford-Modelle etwas bekannter zu machen. Die Affinität zu den M-Modellen ist dabei auf frühkindliche Prägung zurückzuführen. Der Geschichts- und Geographielehrer am Gymnasium besitzt neben Mino noch ein gutes Dutzend weitere M-Modelle sowie einen Taunus Transit von 1962. Frank mag außerdem Schlangen und Hardrock, speziell Alice Cooper – was man ihm auch ein ganz kleines bisschen ansieht.



2003 beschloss Frank, seine Leidenschaft mit anderen zu teilen und gründete „Taunus Mania“. Dieser in Frankreich einmalige Club ist vor allem den Taunus-Modellen sowie ihren englischen Zeitgenossen Anglia, Cortina, Zodiac und Consorten gewidmet. Ein Cortina nahm übrigens damals auch an der Rekordfahrt in Miramas teil, nach rund 100.000 Kilometern endete dessen Fahrt jedoch mit einem kapitalen Motorschaden... Ende 2003 zählte Frank Roussets Verein 15 Mitglieder, heute sind es 65, mit über 100 Taunus-Modellen. Originalität ist dabei oberstes Gebot: Wichtig ist die Geschichte des Fahrzeugs, besonders wenn es restauriert wird – größere Motoren einzupflanzen oder schrille Farbkompositionen aufzutragen ist bei den Jungs von Taunus Mania verpönt. Als Vorsitzender freut sich Frank, wenn er jemandem, der einen alten Ford fahren will, helfen kann. Dreimal jährlich bringt der Club ein Magazin heraus, in dem der Schwerpunkt jeweils auf ein besonderes M-Modell gelegt wird, und natürlich finden übers Jahr verteilt Ausfahrten und Treffen statt. Weitere Infos sind im Internet unter www.taunusmania.com zu finden (natürlich auf Französisch).